MAGYAR SZÁRNYAK

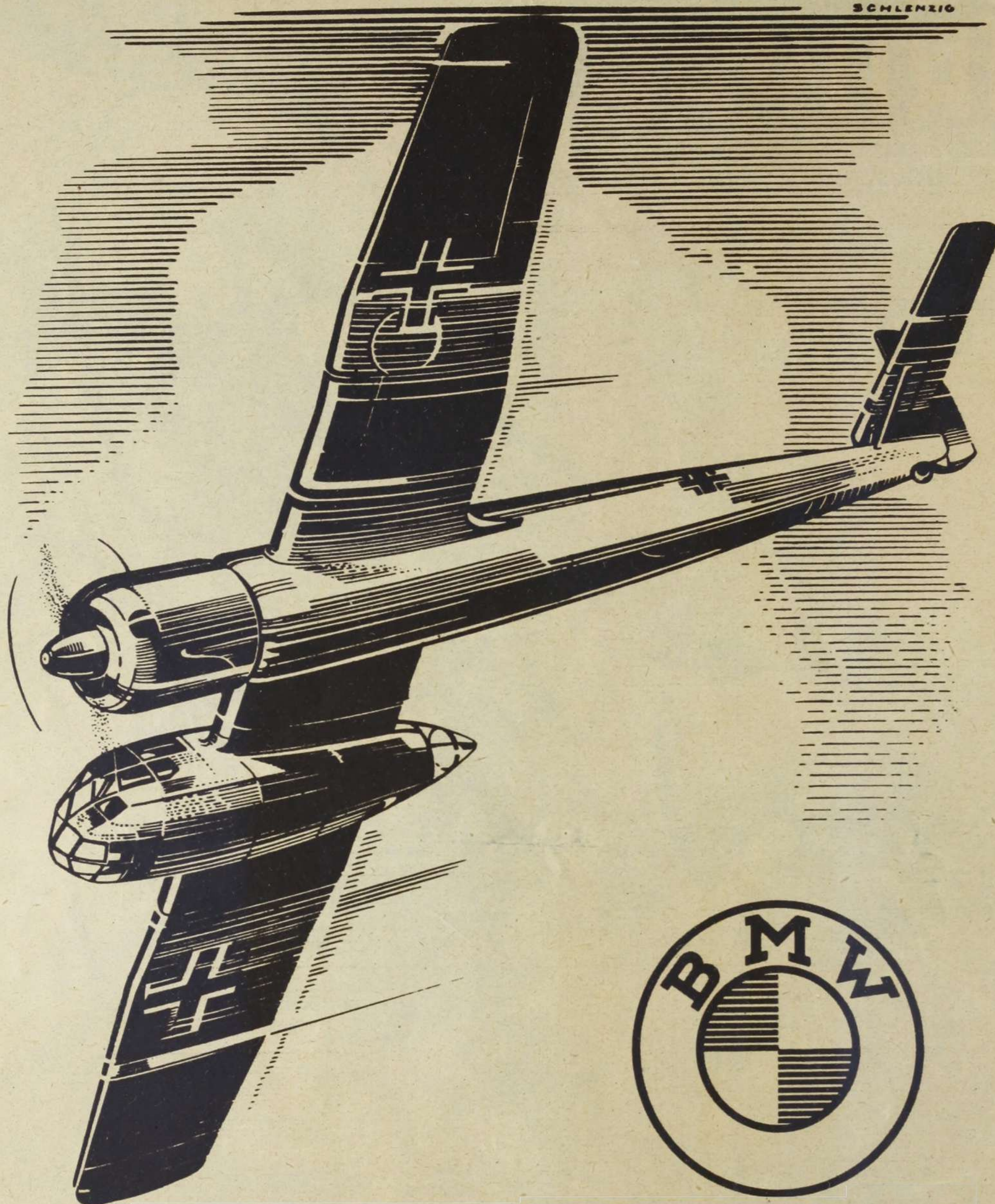
…KESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1942 AUGUSZTUS 15. (V. ÉVF. 16. SZÁM)



Előkészületek a bevetésre

ÁRA 50 FILLÉR


SCHLENZIG
BMW

Bárhol felszáll és leszáll



A korszerű német hadvezetést jellemző nagyszabású mozgóháború különleges eszközöket igényel, hogy a harchelyzetről mindenkor pontos értesüléseik legyenek és a legelső vonalakban harcoló csapatokhoz is parancsokat juttathassanak el.

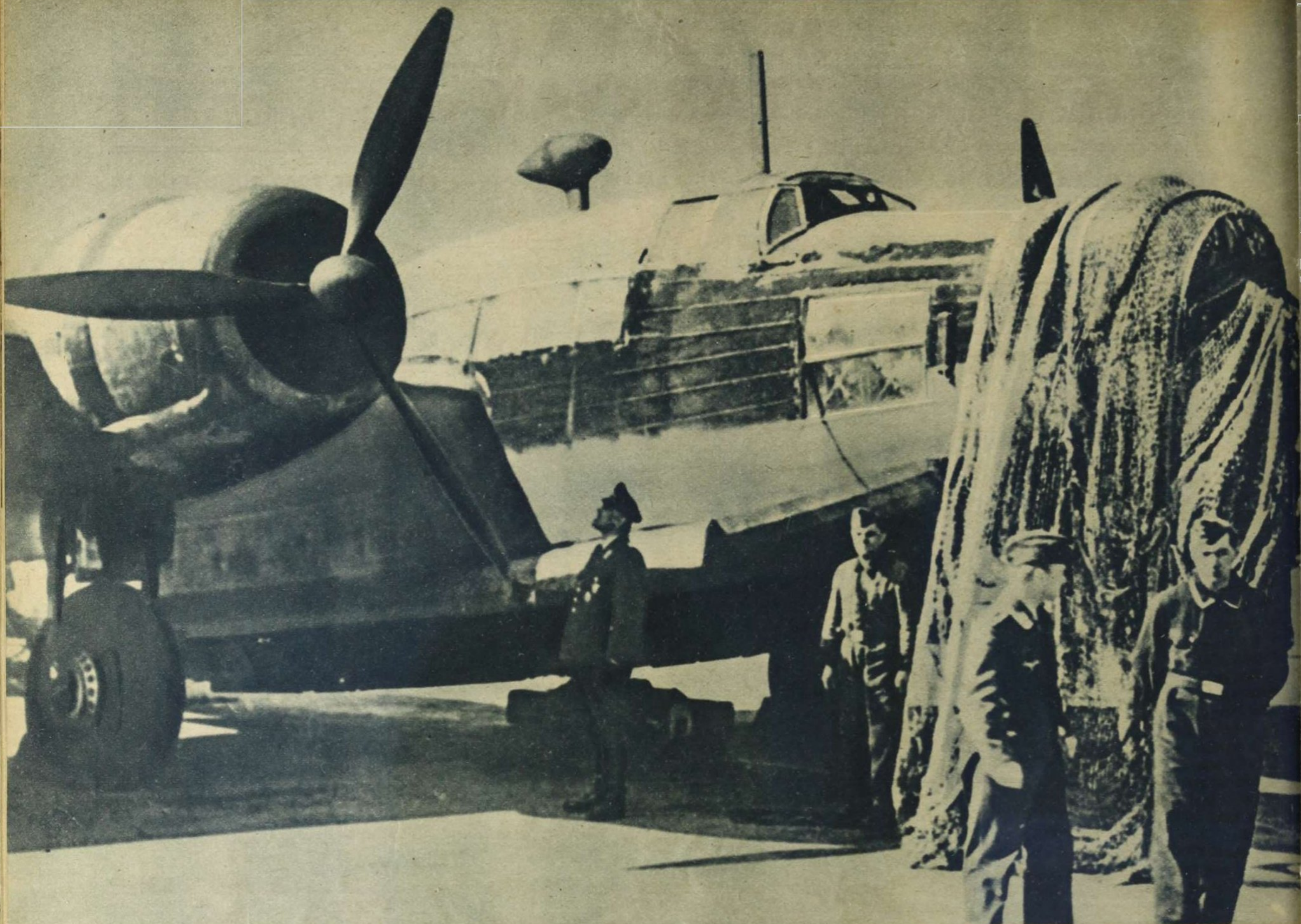
A német véderő kiváló összekötőgépe, mely egyedülálló repülőteljesítményei folytán bárhol fel- és leszállhat, a Fieseler »Storch«, melynek gyártója a

GERHARD FIESELER WERKE G·M·B·H KASSEL

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT
MAGYAR SZÁRNYAK
RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 16. SZÁM * BUDAPEST, 1942 AUGUSZTUS 15



VITÉZ BARTHA KÁROLY
honvédelmi miniszter
indította előszavával útjára a magyar repülés
tudományos szemléjét a
REPÜLÉS-TUDOMÁNYT



Fogságba esett Wellington-bombázó

Angolszász légioffenziva-tervek

A brit sajtó és közönség a hírverés behatása alatt erősen foglalkozik a Royal Air Force legutóbbi nappali támadásaival. Nem kis mértékben a felső hatóságok sugalmazására azért, hogy a háború fősúlyát hordozó szovjet-orosz közvéleményt némiképpen megnyugtassák a »második arcvonal« megalakítását és ezáltal a szovjet haderő tehermentesítését illetően.

A brit sajtó ismételten rámutat arra, hogy az első háborús években Anglia a vadászerők messzemenő összpontosításával az angol szigeteken a hadászati defenzivába volt szorítva és bombatámadásokat legfeljebb éjjel hajthatott végre. A német légierő ezzel szemben abban a helyzetben volt, hogy közeli bázisairól nappal is működhetett és ebben számottevő változás csak a szovjet háború megindulásával állott be. Az utóbbi időben a R. A. F. támadásait nappal is végrehajtja. A támadás céljai — ahogyan nyilvánosságra hozták — főként a búvárhajók ipartelepei ellen irányulnak, vagy azok segédipara ellen. Brit vélemény szerint tehát a R. A. F., mint a flotta segédfegyvere működik és hivatva van hatásos sakkhúzást képviselni a rendkívül hatásos és eredményes német tengeralattjáróháború ellen az u. n. »Atlanti-óceáni csatában«.

Ahogy a nyilvánosságra hozott adatokból kivehető, ebben a harcban két eljárást alkalmaznak. Egyesrepülés, ha ellenség által megszállott terület fölötti távrepülésről van szó és támadás zárt kötelékben, ha az a tengerpart közelségében fekvő célok ellen irányul. Ebben az esetben a zárt kötelék nagyobb tűzerejét akarják nyilvánvalóan kihasználni a támadó német vadászrepülőgépekkel szemben.

Érdekes azonban, hogy az utóbbi időben tapasztalt offenziv fellépés és a terrortámadások sorozata (Rostock, Köln, stb.) ellenére is az angol közvélemény tisztában van azzal, hogy számolni kell hatásos német nappali ellentámadásokkal. Ezért a sajtó ismételten sürgette az angol légvédelmi szervezet alapos átvizsgálását és reorganizálását. Azt is hangsúlyozzák, hogy a R. A. F. is tovább dolgozik e téren, amennyiben a földi személyzetet — tulajdonképpeni harcfeladatok hiányában — különleges tanfolyamokon földi harceljárásra, légvédelmi és légoltalmi kiképzésben részesítik.

A szovjetbarát angol munkáspárton kívül az amerikai sajtó képviseli a legnagyobb mozgatóerőt angolszász offenziv terveket illetően. A közismert amerikai arányokban kürtölő ottani hírforrások is kénytelenek azonban beismerni a rendkívüli nehézségeket. Igy pl. az »Army and Navy Journal« kijelenti, hogy a tervezett Németország elleni angol—amerikai légi offenzivához 400.000 főnek kellene az amerikai légierőből máris Angliában állomásoznia. Eddig azonban ennek a létszámnak csak egy része került átszállításra és jelenleg még átképzés alatt áll. A nagyszámú amerikai bombázó kötelék elhelyezésére 150 új repülőalapot kellene létesíteni.

A támadási elgondolás szerint azt tervezik, hogy az offenziva csúcspontján egyes éjjeleken kb. 3000 bombázógép támadna németországi célok ellen és havonként mintegy 30.000 repülőgép bevetésével számolnak.

A fentiekből láthatjuk, hogy amerikai arányú tervezgetésekben és kijelentésekben a túloldalon nincs hiány — eddig sem volt — azonban a gyakorlati kivitelben számos hátráltató tényezőn kívül egyéb nehézségek is adódnak, amit bővebben fogunk kifejteni. Először is megállapíthatjuk, hogy a légiháború feltételei és körülményei egészen lényegesen módosultak az utóbbi két év folyamán. Az eseményeket figyelemmel kísérve a következőket láthatjuk:

A R. A. F. első nagyobb és jelentősebb műveletét az idén március elején kezdte, amikor március 3-án Páris külvárosait bombázta hallatlan kíméletlenséggel. A sorozatos brit bombatámadásokra a németek csak április 4-én kezdtek el válaszolni, s azóta a légicsata mind inkább elmérgesedett, majd április első harmadától kezdve mindennapos küzdelemmé változott.

A támadás ugyanilyen iramban folytatódott május folyamán is, a robbanó ledobósúly mind jelentősebb érvényesítésével. Jellemző, hogy a napijelentésekben mind újabb és újabb városnevek tűnnek fel, szemben 1940-el, amikor a német légierő és a Royal Air Force általában ugyanazon helyek fölé tért vissza.

A mai támadásokat már nem jellemzi a célkiválasztás aránylagos állandósága. Ujabb és újabb nevek merülnek fel, aszerint, hogy valamely fél terrortámadást hajt-e végre a lakosság erkölcsi erejének megrendítésére (Rostock, Köln, stb.) vagy ennek megtorlása következik be (Bath, Canterbury, stb.), vagy pedig újabb hadfelszerelési iptartelepek kerültek felderítésre.

A légiháború a legutóbbi hónapokig jobbadán éjszaka zajlott le, ami szintén eltérést jelent az 1940-es gyakorlattól. Ennek megfelelően — — noha időközben az éjszakai vadászrepülés félelmetesen fejlődött — a veszteségek sokkal kisebbek most, mint két évvel ezelőtt. A hivatalos jelentések nyomán a következő kivonatos veszteségmérleg állítható fel a nyugati fronton:



Eredményes német támadás

1940-ben:			
Aug.	*13-án*	*210*	*repülőgép veszteség*
„	*15-én*	*287*	„ „
„	*18-án*	*291*	„ „
Szept.	*15-én*	*311*	„ „
„	*27-én*	*234*	„ „
1942-ben			
Ápr.	*4-én*	*17*	„ „
„	*11-én*	*16*	„ „
„	*12-én*	*19*	„ „
„	*14-én*	*19*	„ „
„	*15-én*	*15*	„ „
„	*16-án*	*29*	„ „
„	*23-án*	*21*	„ „
„	*24-én*	*7*	„ „
Ápr.	*26-27-én*	*102*	*repülőgép veszteség*
„	*28-án*	*15*	„ „
„	*29-én*	*17*	„ „
Máj.	*10-én*	*45*	„ „
„	*31-én*	*55*	„ „
Jun.	*5-én*	*15*	„ „
„	*10-én*	*20*	„ „

Amint láthatjuk, a légiflották kölcsönös törekvése: maximális bombakárt okozni minimális veszteség mellett. E törekvés technikája hatalmasat fejlődött. Ámbár a bevetett repülőgépek száma lényegesen csökkent a nyugati fronton és a támadások száma is ritkult, az előidézett károk mégis emelkedtek. Legújabban azonban a R. A. F. minden akcióját 8—10%-os veszteség követi.



A Donyec és a Don között



Keleten

Ez olyan arányszám, amely súlyosan érezteti kihatását a hajózószemélyzetben és ezt egyetlen nagyhatalom légiereje sem engedheti meg magának hosszabb hadműveleti időszakon át, mert hamarosan megbénul. Az erőviszonyokat illetően nagyon kevés támpont áll rendelkezésre a megítélésre.

Wulf Bley őrnagy, az ismert német repülésügyi szakértő egyik legutóbbi tanulmányában egy német folyóirat hasábjain érdekesen foglalkozik Németország és ellenségeinek légierőtartalékaival. Rámutat arra, hogy a német légi haderő vezetősége rendkívül gondosan használta fel erőit a téli hadjárattól mostanáig, hogy a megindult gigantikus keleti harcokban anyagban és emberben egyaránt szükséges tartalékokkal rendelkezhessék. Minden kétségen felül áll, hogy ezek a tartalékok kielégítő mennyiségben rendelkezésre is állanak.

Egyébként elhibázott dolog lenne a légi haderő harci erejét csupán az anyag tömege és a repülőgépszám szerint megítélni. Ennél sokkal fontosabb, hogy milyen erkölcsi és kiképzési felkészültséggel rendelkező ember ül a mótor mögött, továbbá a középső felső légi vezetés megfelelő rátermettsége, amely minden repülőgépet és embert csak akkor és csak ott vet harcban, ahol a lehető legmagasabb effektív hatáseredményeket lehet elérni. Az alapvető szempont itt az, hogy mindig a siker maximumát a veszteségek minimumával kell kiharcolni.

Bley őrnagy szerint a szovjet légihaderő a téli támadó csatákban olyan mértékben vetette harcba és használta fel a rendelkezésre álló erőket, hogy a szovjet légi haderő tartalékai bizonyára erősen felmorzsolódtak. A nagy veszteségek ellenére a szovjet légierő megközelítően sem tudta teljesíteni a számára kiosztott légihadászati feladatait, amelyeknek hozzá kellett volna járulniok ahhoz, hogy a német véderőt Napoleon sorsára juttassa. A szovjet-orosz légi veszteségek a németekének kerek tízszeresét tették ki. A veszteségeknek ez az aránya is eléggé mutatja, hogy a megindult offenzivákban kié lesz legtöbbször a légifölény és ki fog nagyobb tartalékok felett rendelkezni.

A brit helyzet annyiban tér el a német és szovjet helyzettől, hogy Anglia nem illesztheti be az általános hadászati keretek közé légi hadászatát, tekintettel arra, hogy hiányzik a német birodalom elleni tartós szárazföldi vagy tengeri háborús tevékenysége. Minthogy minden hírverés, munkáspárti politikai nyomás és szovjet sürgetés ellenére sem alakult meg ezideig az un. »második arcvonal« az európai kontinensen, a briteknek ezért nincs világos légi hadászati céljuk és mivel légihaderejük sem elegendő alapos átütő súlypontképzésre, repülő kötelékeiket ezért elsősorban a német birodalom elleni zavaró repülésekre használták fel. Ezek úgyszólván semmi katonai eredményeket nem értek el, mert a kisebb rombolásokat a közismert német alapos megszervezéssel hamar sikerült helyreállítani, viszont a német hadviselés anyagi ellátása általában olyan széles bázison áll — most már Norvégia, Belgium, Hollandia, Franciaország beszervezésével is —, hogy nem lehet azt döntően eltalálni és ezáltal a német élet- és háborús akaratot megtörni.

Bizonyos szünet után, kb. két hónap óta az angolok ismét megkezdték »Non stop offenzivájukat«, amellyel saját bevallásuk szerint azt a szándékot követik, hogy a német polgári lakosság ellenálló erejét felmorzsolják és hogy a bizonytalanság érzését keltsék fel a német népben. Köln, Rostock és Hamburg kíméletlen bombázása bizonyság erre nézve. Nem lehet azonban remélni, hogy a terror megtörje egy jól vezetett és önbizalommal rendelkező nép erejét, ha ennyire nyiltan és cinikusan beismerik, hogy ezt akarják és ezt megkisérlik. Az elmult világháború következményei is intő példák! A szebb jövő érdekében ki lehet és ki kell tartani!

A német, angol és szovjet légi veszteségek mérlege, amely kb. 1:3-hoz arányra tehető a németek javára, azt mutatja, hogy a német légi haderő a levegőben szilárdan kézben tartja a kezdeményezést és hadműveleteinél lényegesen hozzá fog járulni a háborús döntéshez.

vitéz Szentnémedy Ferenc ezds.



Magyar vadászgép a hadirepülőtéren



LÉGIHÁBORÚ

1942 július 28-tól augusztus 10-ig

Az általános helyzetet összefoglalva, az elmult két hét alatt az orosz arcvonal déli szakaszán továbbra is kedvezően nagy lendülettel folyik a kaukázusi offenzíva. Közel-Keleten, Észak-Afrikában állóharc alakult ki, nyugaton a légiháború mindkét részről erősödött. A tengeri utánpótlás és kereskedelmi hajózás elleni háború a mult hónap 800.000 tonnás hajóelsüllyesztési eredményéhez képest némileg csökkent. Távolkeleten az angolszászok léptek fel támadólag, de a Salamon-szigeteknél tengeri csatában nagy vereséget szenvedtek. A szovjet front kritikus helyzete, India forrongása, a moszkvai katonai tanácskozások, az európai második arcvonal ügyében fújt takarodó nagyjában azok az események, amik a világháború harmadik évének végén szemünk előtt lejátszódtak. Hogy azután a színfalak mögött még mi minden történik ezen a döntő nyáron, nem tudjuk, majd az eseményekből fogjuk meglátni, azokból az eseményekből, amiket még ma is változatlanul a tengely katonái irányítanak.

*

A nagy keleti támadásnál a légierő szerepét *Quade* német repülőtábornok összefoglaló cikkben ismertette. Mindenekelőtt megállapította, hogy a támadás helyén a német légierő elsöprőerejű bevetését sikerült *az utolsó napig titokban tartani* és semmi előkészület nem árulta el a német gépek ezreinek összevonását. Ezt igazolja az az Amerikába leadott moszkvai jelentés, hogy azon az arcvonalrészen, ahol a szovjet felderítés a támadást megelőző napokban kerek 70 gépet állapított meg, egyszerre tízszer, sőt tizenötször annyi gép volt jelen. Megfelelő gondos előkészítés és földi szervezés lehetővé tette azt, hogy a távolságoktól független repülőkötelékek az utolsó pillanatban foglalták csak el kijelölt repülőalapjaikat és mindjárt támadtak is. *Nagy vadászkötelékek rögtön kiharcolták a légiuralmat* a támadási szakaszon, a közelharcba, a szovjet bunkerek és tüzérségi állások ellen pedig a bombázóalakulatok tömegei avatkoztak be meglepetésszerűen.

Tökéletes munkát végeztek a felderítő alakulatok. A szovjet katona ügyesen rejt és erődít. Az erődítési csoportok egész sorát kellett légifényképezéssel megállapítani és a tüzérség felvonulását, a tartalékok elosztását felderíteni. Az ellenséges repülőterek megszállása, az ott elhelyezett repülőgépek száma, a földi és légialakulatok, lőszerüzemanyag raktárainak az utánpótlás rendszerének megfigyelése egészítette ki nagyjában a felderítők munkáját.

A támadás eddig nyilvánosságra hozott adataiból megállapítható volt, írja érdekes beszámolójában folytatólag Quade tábornok, hogy a harci repülőerő támadásának súlya az első napokban a hadsereg áttörési csatájának közvetlen támogatásán és az ellenség légiereje elleni harcon volt. A szovjet repülőveszteségei a június 23-tól kezdődő támadástól augusztus 11-ig kerek háromezer gép volt, 187 német szövetséges géppel szemben. A szovjet légierő a májusi kercsi harcok óta a mai napig néhány gép hijján 5000 repülőgépet vesztett. A német veszteség százalékban igen kedvező aránya — mintegy négyszáz gép — mutatja a német légierő nyomasztó fölényét a keleti fronton.

Az első héten megindult szovjet visszavonulás igen kedvező alkalmat adott a légierő eredményes bevetésére. A motoros járművek tömegével visszavonuló ellenség minden hídnál összetorlódott, itt a zuhanóbombázók olyan pusztítással dolgoztak, hogy a Donec és Don hidaknál Dünkirchenhez hasonló megsemmisülés lett a része a szovjet hadianyagnak.

A német győzelmes offenzíva ellensúlyozására a szovjet is támadásokat kezdett Voronyezsnél, Orelnél, Kalacsnál, stb. A védelemben levő földi erőket is igen hatásosan támogatta a légierő és nagy része volt ezeknek a támadásoknak a meghiúsításában. Ha még hozzávesszük, a feketetengeri és Volga-hajózás elleni állandó támadásokat, a moszkva-környéki forgalmi berendezések elleni állandó bombázásokat és a front északi szakaszán, a Jeges-tengeren elért nagy sikereket, általános képet kapunk a német repülők hathetes rendkívül eredményes tevékenységéről.

Az ellenfeleink megint túlságosan lebecsülték a tengely légierejét, ez év telén már arról meséltek, hogy a nagy nyugati és a tavalyi erős szovjet elleni harcok a német repülők támadóerejét egészen megtörték. Most azután megállapíthatták az ellenkezőjét, maga az angol Times beszél *német légiuralomról* az arcvonal déli szakaszán.

*

A Donkönyökben kétségbeesetten küzdő szovjet erők körülzárása után a Sztalingrád elleni támadás annál is inkább eredményesen fejlődhetik, mert az ellenség rengeteg hadianyagot veszített a Donon innen folyt harcokban. A légierő mindenütt eredményesen avatkozik a harcokba és a Kaukázus területéről még nagyobb jelentőségű alkalmazás lehetősége alakul ki. A Fekete- és Kaspi-tenger ellenőrzése, a Volgán túli vidékekre kiterjedő bevetések a Közelkelet elleni támadások a hadi helyzetet már tovább javítják a tengelyhatalmak javára.

Ju 88. bombázókötelék támadáson.

Magyar bombázógép bevetésre indul



A nyugati Kaukázus lábainál fekvő fontos városok egész sorát foglalták el a tengelycsapatok. Szlavjansktól egész Pjatigorszkig. A krimi hadsereg csapatai is nemsokára átkelhetnek a kercsi szorosnál.

A magyar felderítők, vadászok és bombázók derekas munkával veszik ki részüket a mostani harcokban. Tetteikről külön cikkekben számolunk be, itt csak általánosságban érintjük működésüket. A szovjet fronton harcoló magyar repülődandár száznál több bevetése alatt tizenhat légigyőzelmet ért el, igen hatásosan bombázta a visszavonuló oroszokat és most ott áll őrt a Don feletti légtérben az a magyar vadászrepülő század is, amelyikben vitézül harcol a magyar kormányzóhelyettes is.



A nyugati légiháború az ipari vidékek elleni erős éjszakai és főleg német részről, nappali mélytámadásokkal is váltakozik. Ugylátszik, a nagy bombázók páncélozásánál egyidejüleg a nappali támadások, ha nem is rendszeresen, de főleg egyedül portyázó vagy kisebb kötelékekkel megindultak. Német részről Közép-, Dél- és Kelet-Anglia fontos ipari vidékei, angol részről a Ruhrvidék és a hamburgi tengerpart volt az eltelt két hét alatt több támadásnak kitéve. Az angol légierő volt parancsnoka Darvir légimarsall nyers hangú rádióbeszédben fenyegette meg a nyugati német területek lakóit a kíméletlen légiháborúval. A beszédre Göbbels Köln egyik nagy üzemének munkásai előtt válaszolt, hangoztatva a német otthon végsőkig való kitartásának készségét. Helyreigazították a németek az angol megtévesztő jelentéseket is a német légierő állítólagos veszteségeiről. A veszteségi arány nem 2:1 az angolok javára, hanem 1:3½ az angolok kárára. A Hamburg és Ruhrvidék elleni bombatámadások nagy veszteségeit akarták valahogy az otthoniak előtt az angolok elviselhetőbbé tenni a hónap eleje óta 248 angol és 78 német gép veszett el légiharcban.

Az Atlanti-óceánon ebben a hónapban eddig két nagy convoy elleni megsemmisítő támadásról érkezett hír az egyes hajó elsüllyesztéseken kívül. 12 nap alatt 260.000 tonna hajótér jutott értékes rakományával a tenger fenekére. Észak-Amerika, Nyugat-Afrika és Anglia körül. A Földközi-tengeren pedig elsüllyedt a hatodik angol repülőgépszállító hajó, a 22.000 tonnás Eagle. Egyike volt a legrégebbieknek, de mégis nagy csapás Angliára nézve, ennek a hajónak is az elvesztése. A Földközi-tengeren már a második süllyed el, egy pedig súlyosan megrongálódott és most is Amerikában javítják.

A La Manche-csatornában erős harcok folytak a gyorsnaszádok között, többször megismétlődő támadás után nyolc angol naszád süllyedt el, illetve sérült meg súlyosan.

A nagy hajótérveszteségek miatt vetették fel, természetesen az Egyesült Államokban azt a gondolatot, hogy az értékesebb hajórakományt repülőgépeken kellene Európába szállítani. Miután a legnagyobb repülőgépek hasznos teherbírását eléggé derűlátóan és 2000 lóerős motoregységeket feltételezve, 15 tonnára számítják, aranyat, nyersgumit, gyógy- és vegyszereket lehetne így áthozni. De ágyúkat, harckocsikat, amire a legnagyobb szükség van, bajosan. A 36 tonnás amerikai harckocsi két és fél repülőgépet foglal el! Azt állítják, 30.000 darab szállítógéppel az egész amerikai utánpótlást meg lehet oldani. Ez így is van, de először hol van ennyi gép, azután hol van annyi személyzet *a harcoló alakulatok gép- és emberszükségletén felül?* Százezer géppel mégkönnyebben meg lehet oldani a hajótérkérdést. Aki a számítást végezte, csak azt hagyta még figyelmen kívül, hogy nemcsak hajót lehet megtámadni, hanem szállítórepülőgépet is. Akkor pedig kár volt kijönni a vízből, mert a veszteségi arány a tengelypilótákat és — gépeket ismerve, nem maradna a búvárhajók okozta veszteségek mögött. A második arcvonal Európa nyugati felén már kevésbé kísért a sajtóban. Viszont a német felderítők igenis megállapítottak olyan előmunkálatokat, amik összefüggnek az Európa elleni támadással. Színlelt vagy valódi berendezések ezek? A felkészülést ez már nem érinti. Várják az angolszászokat megfelelő erővel.



Észak-Afrikában helyi harcok folynak, erős repülőtevékenység kíséretében. Légitámadások voltak Malta, Alexandria és Tobruk ellen. A hajózás elleni légi és búvárhajóharc is erős, az angolok által szolgálatba vett nagyobb vitorláshajók sem menekülnek meg a búvárhajótámadások elől.



A sajtó már előre Amerikából átharsonázta, hogy valahol átmegy az angolszász blokk támadásba. A Salamon-szigetek egyik szigetét választották ki az első partraszállásra. Nagy hadihajókísérettel történt a támadás, aminek nyolc hadi és számos szállítóhajó esett áldozatul, a partraszállást viszont a japánok visszaverték. A nagy tengeri csatával újra megkezdődött a tevékenység Távolkeleten, ahol június óta megszűntek a nagyobb harcok és csak a légierő folytatta tevékenységét. Egy másik amerikai támadási kísérlet az Aleuti-szigeteknél omlott össze. Önfeláldozó japán pilóták, akik gépeikkel együtt zuhantak a célbavett hajókra, hét nagy cirkálót süllyesztettek el, az amerikaiak 41 repülőgépet vesztettek a salamonszigeti tengeri csatában.

Egyébként Ausztrália és Uj-Guinea ellen több légitámadás volt s a japán tengerészet Uj-Guinea és Észak-Ausztrália között több kis szigetet foglalt el. Minden angolszász támadás csak a japán légierő támaszpontjainak kiépített szigetvilágon át irányulhat az elveszett holland és amerikai gyarmatok felé. A salamonszigeti kudarc mutatta meg, hogy milyen árat kell fizeni a siker látszatáért is.

A győzelmes hadiesemények után különösen hangzik, hogy Eden angol külügyminiszter visszaállította — persze papíron — Benesnek, a régi Csehszlovákiát. Harris, Bevin Hull pedig Edennel együtt nagyon fenyegetőleg nyilatkozott a tengelyhatalmakról, amelyek csapatai győzelemről győzelemre haladva keresik a katonai döntést Keleten. BT.

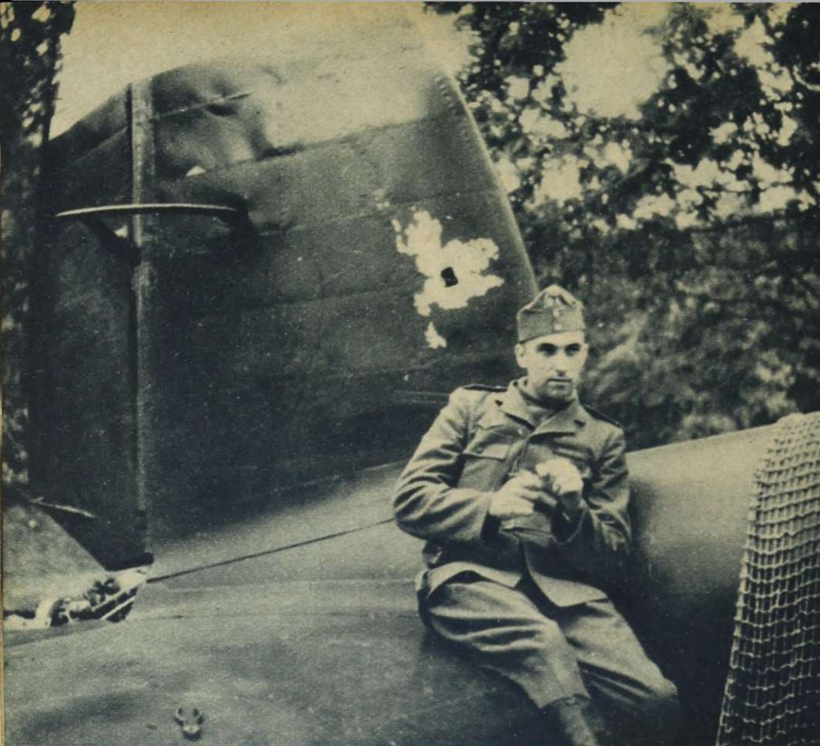


Az Olaszország—Japán és vissza utat sikeresen meglett gép bátor személyzete

Nagy olasz szállítógép

Rommel és Kesselring tábornagy az afrikai arcvonalon

Ilyen »ajándékcsomagokkal« kedveskedik a német légierő az angoloknak!



Kelemen százados sérült gépe kormánysíkja előtt a győzelmes légiharc után



A súlyos harcokban hűséges acélmadár a He 111-es

Amikor a felderítőkből vadászok lesznek...

Keleti front, július hó.

Végre, hosszú és körülményes utazás után — kissé furcsának hangzik: nehéz a frontra kijutni — megérkeztem a repülőcsoport parancsnokságához. Már javában folyt a légitevékenység és repülőink máris annyi szép légigyőzelmet arattak, hogy azt sem tudtam, melyiknek feljegyzéséhez, megírásához fogjak?

Arra gondoltam, valami rendszert mégis csak tartok és közvetlen parancsnokom is helyeselte azt az elgondolásomat, hogy sorban látogatom repülőtereinket és minden alakulat hősi fegyvertényeiből megörökítjük a legjellegzetesebbeket, legszebbeket.

Elsőnek a *felderítőkhöz* látogattam el. A legkézenfekvőbb oka az volt ennek a választásnak, hogy — legközelebb ők táboroztak.

És bizony ilyen gyakorlati szempontokat is figyelembe kell venni...

A fogadtatásról nem is kell írnom, szívélyes volt és bajtársi. Ezt egyébként megszokja az ember — a repülőknél.

Eddig minden szerencsésen ment és hagyományos riporter-szerencsém most sem hagyott el, megérkezésem után pár perccel hallom, hogy jön is vissza egy Heinkel 111-es, bevetésről. Mindig az első benyomások a legjobbak, legőszintébbek, azonnal elhatározom, megcsinálom az első interjút, riportot.

Jegyzettömböt és ceruzát kapok és már szaladok is a repülőtérre.

Annyit első pillanatra is látok, hogy ideálisabb repülőteret álmodni sem lehetne. Hatalmas, négyszögletes tisztáson állok, egy fiatal cserfaerdő közepén. Remek gyep, kemény alsótalaj, — ez kell a fel- és leszálláshoz — a cserjés fái, bokrai pedig nagyszerűen rejtik a gépeket és a sátrakat, fenyőfából összeácsolt épületeket.

A gép simán száll le és már bújnak is ki a bőrruhás, mosolygóarcú repülők, a hajózószemélyzet. Pillanatok alatt sorbaállanak és mennek jelentésre. Körülöttem a többiek, akik várták a gépet és látták, amint az erdő fölé fordul, hogy leszálljon, vidáman mesélik, hogy *légigyőzelem!...*

— Határozottan láttam, — kiáltja az egyik hadnagy, rövid zöldszínű »short-ban« és ujjatlan nyári ingben áll mellettem — billegették a szárnyat!

— Hátha csak kilebegtették a gépet, — véli másvalaki — a felderítők csak nem csapnak fel vadásznak?

— Hát majd meglátjuk — vágjuk el a vitát, annál is inkább, mert a gép hajózói jönnek is vissza a jelentéstételtől.

Elől a gép vezetője jön, keskeny, hosszúkásarcú főhadnagy és már messziről mutatja három ujját és vidáman kiáltja:

— *Három gépet lőttünk le, három Ratát!*

Persze az első pillanatban szóhoz sem jutunk a meglepetéstől, aztán egyszerre kirobban az öröm, a többiek ölelik-csókolják őket, majdnemhogy vállra kapják mind a hatukat.

Kihasználom a kedvező pillanatot és »elcsípem« a főhadnagyot.

Nem kell sokat kérnem, — persze nem mondom meg, hogy miért kérdezem ki a bevetésük történetét — már is mesélni kezd:

— *Voronyezst* kellett felderítenünk, ezt a hatalmas szovjet gyárvárost, ahol állítólag a bolsik egyetlen reménysége, *Timosenko* generális ütötte fel a főhadiszállását. Pompás időben indultunk útnak. Felhőrongyokkal volt teli az ég, de elég jól láttunk. Különösen, amikor arcvonalunkat elhagytuk, az egyre nagyobb felhőlyukon az egész vidék elénk tárult. Áthaladtunk a *Don* felett, még semmi mozgást nem tapasztaltunk. Még akkor se lőtt ránk egyetlen légvédelmi üteg sem, amikor elértük a város szélét. Hanem aztán, ahogy a város közepén voltunk, egyszerre mintha a pokol szabadult volna el, körbekaptak bennünket és ahogy nagyjából számoltuk, vagy harminc üteg okádta a tüzet. Fényképeztünk, mint a parancsolat, aztán megfordultunk, hogy induljunk hazafelé.

Egy pillanatra elhallgat, cigarettával kínálják meg, mohón gyujt rá.

— ...megindultatok hazafelé — ismétlem az utolsó mondatot és felnézek a jegyzettömbből — és hogy volt tovább?

Gyanakodva néz rám és egyszerre elneveti magát:

— Á, szóval ujságíró vagy?... Nohát, édes öregem, nem is mondom neked tovább a bevetést... Még azt hiszed, dicsekszünk... Egyébként is — teszi hozzá komolyan — az én feladatom ezzel be is fejeződött. Én már csak siettem a lehetőségekhez képest épségben hazahozni a gépet... A többit mondják el a fiúk, ők szedték le a Ratákat...

A rádióshoz fordulok, — amint mondják, ő lőtte le az első gépet — hogy mesélje tovább a kalandjukat.

— Ott hagyta abba a főhadnagy úr, mondja készségesen — hogy erős légelhárító tüzet kaptunk. Bizony alaposan alánkpörköltek. Olyan közelben robbantak a gépágyúk gránátjai, hogy a gépünk megtelt füsttel. Hát iszkoltunk is visszafelé! Már kikeveredtünk valahogy a tűzből, amikor egyszerre öt Rata jön szembe velünk. Persze azonnal támadnak. Az első gép, szokás szerint, ráült a hátsó vezérsíkra és lőtte ránk a rövid, meg a hosszú sorozatokat, csak úgy füstölt. Megnyomtam a hátsó, beépített géppuskánkat. Használt a csel.

Kifordult a koma és éles fordulattal, balról támadt ránk. Erre vártam. Neki a géppuskát és fehér füst, fekete füst, *már le is hullott a Rata.*

— Ez a fogásuk — veszi át a szót a fényképész — vagy hátulról jönnek, vagy félbalról. Így szedtem le én is az enyémet. Mert alighogy a rádiósunk végzett a maga Ratájával, máris hallom, hogy hátra hív a géppuskámhoz. Megyek és látom, hogy jön a második gép. Az is hátulról támadt. A rádiós a merev hátsó géppuskával kizavarta a vezérsíkból és mire az is félbal kanyarral alulról jött ránk, én már készen vártam, és aztán bele a hasába... *Ment le,* mint a parancsolat...

A lövészre került a sor, hogy a *harmadik gép lelövését* elmondja. Szerény természetű legény, ugyancsak unszolni kell, amíg hozzákezd:

— Nem volt nagy eset, kérem. Ahogy láttam, hogy a rádiós, meg a fényképész lelő egy-egy gépet, magamban arra gondoltam, ejnye, talán jutna nekem is egy. Mert azt a szégyent, hogy a rádiós is, meg a fényképész is leszedjék a maguk Ratáját, én meg csak nézzem őket, nem akartam megélni. Lőttem volna én az előbb is, de nekik »jött« jól a két gép... Hagytam őket... Ahogy, mondom, így bánkódtam magamban, látom ám, hogy jön az én Ratám is. Egyenesen neki a géppuskám csövének. Gyere csak, biztattam és ahogy úgy ötven méterre ért és lőni kezdett, beleeresztettem egy dobot. Nem tudom persze, hogy a hetvenöt golyóból melyik volt a »halálos« találat, de mire végére értem a dobnak, a *Rata el is tűnt.* Utána néztem és láttam, amint hosszú füstöt eresztett és lezuhant az erdő sarkába.

Úgy emlékezem, eredetileg öt gépet mondtak, hogy megtámadta őket, hát megkérdezem:

— És a másik két Rata?

Nevetnek valamennyien:

— Megelégelhették a nagy dicsőséget, mert úgy elfüstöltek a közelünkből, hogy csak két messzibe vesző pontot láttunk.

Ebben a pillanatban jön az egyik szerelő, lelkendezve:

— Ezt találtuk a gép magassági kormányában.

Mutatja. Jó tízcentis repeszdarab. Szétrobbant gépágyúgránát szilánkja.

Persze azonnal nézzük a gépet. Bizony alapos lyukat vágott a szilánk az alumíniumlemezen.

— Nagy szerencsétek volt, — jegyzi meg valaki — hogy így hazaértetek.

A főhadnagy vállat von:

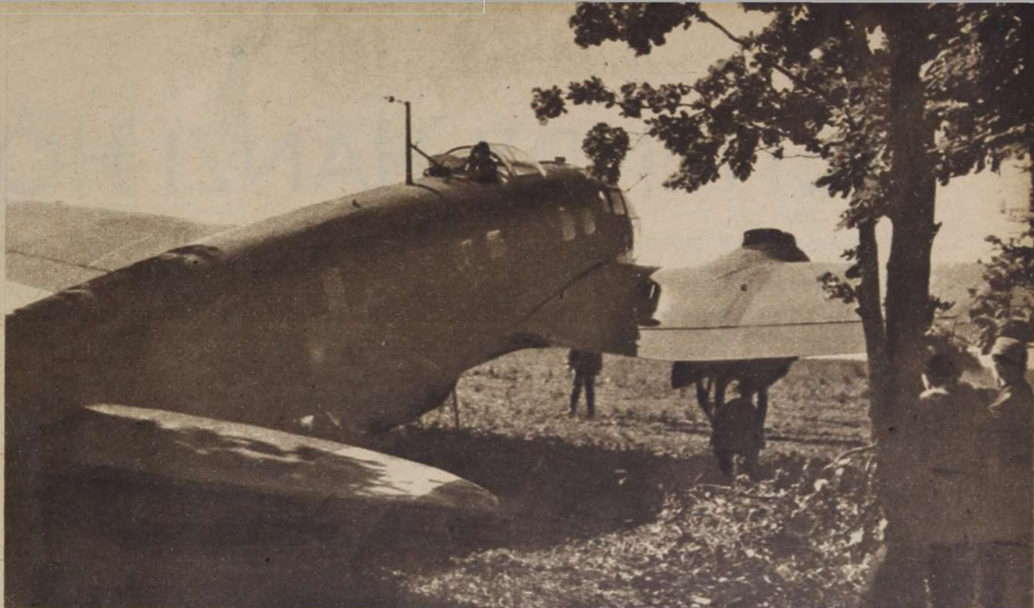
— Nem tudtuk, hogy lövést kaptunk. De ha tudtuk volna, akkor is elvégeztük volna a feladatunk második részét.

— Hazafelé még fényképeztetek? — kérdezem.

— De még milyen szép sorozatot, — mondja mosolyogva — végig egy egész folyószakaszt. Hiszen felderítők vagyunk, vagy mi a csoda?...

Hát most már pillanatnyilag én magam sem tudom, hogy micsodák? Úgy látszik, ha kell, felderítenek, ha kell, vadásznak. Mindig azt, amire éppen szükség van. Régi jó magyar szokás szerint...

—adó—



Jól végzett munka után ember és gép pihenőre térnek

PETTENDY HANZI HŐSI HALÁLA

Micsoda öröm és üdvrivalgás tört ki, amikor *Pettendy* Hanzi napsütéstől mindig céklavörös, nevető arca megjelent. Megropogtattuk, megölelgettük:

— Mi a helyzet, Hanzi?

— A nagy helyzet az, hogy — *hol a fűrész?* Már repülni sem hagyjátok az embert? . . .

Mindig jól hátbavágtuk egymást, csak úgy nyekkent, vele csak úgy lehetett az ember, mint játékos komával. Soha életében nem volt szomorú fél percig se, nem lehetett kihozni a sodrából. De viszont rá lehetett bízni a repülés minden fajtáját és mennyiségét. Ha repülőnapot rendeztünk s arról volt szó, hogy ki »rángassa meg« reprezentáló módon az *M. 22-öt* libabőröztető műrepüléssel, szólt a kórus:

— *Majd a Hanzi!*

S *Hanzi* előkerült, kivágott olyan repülést, hogy szájtátva néztük.

Ha pedig arról volt szó, hogy kényelmes iskolagépekkel furikáztatni kell — sokszor százszámra — a felrepülni vágyó közönséget, *Hanzi* volt a legfáradhatatlanabb légitaxis.

— Milyen repülést parancsol?

Belenézett azzal a két világos szemével a soha nem repült emberbe, lobogtatta a légcsavarszél szőke haját. Olyan volt mint egy jókedvű arkangyal. Szegény elsőutas fejét telebeszélték az ismerősök, hogy hányni fog, rosszul lesz, de ahogy belenézett *Hanzi*, megjött a kurázsija. Kihúzta magát s bátorkodó hangon rendelt:

— Vigyen, ahogyan magának tetszik . . .

Átejtett, hullámzó, bukófordulós repüléseket művelt rengeteg elsőutassal, valamennyit annyira megbátorította, hogy esztendőkig áradozva beszéltek róla és a repülésről. Egy nem volt közöttük, aki ne lett volna »géptisztá«. A lelküket fölkavarta, de a gyomrukat nem.

Örök versengők voltak *Tasnádival.*

Együtt kezdték suttyó sráckorukban a repülést, de úgy ám, hogy sűrűn magukra hívták az apai, anyai szigort. Bennük volt a magas vér és akkoriban a szülők még nem tartották egészen természetes dolognak a repülést. Egyszer, még csak kóstolgatták a szárnyalást, meghallották, hogy — ha jól emlékszem — *Svachulay* bátyánknak van egy összetört, már semmire se használható vitorlázógépe.

— Te, vegyük meg!

Megvették. De nem volt szállítóeszköz, amellyel javítóba vigyék s megpróbálják életre kelteni a prédikációs halottat. *Hanzi* vörös képe csak nevetett, ilyenféle problémákat se ismert:

— Van apámnak kocsija, lova, erre pont jó lesz . . .

Hozott hazulról fuvart és végigtrónolták a fél várost a pozdorjaszárnyakon.

Tasnádival mindig előbb volt egy hosszal. Valahogy iratlan törvény volt kettejük örökös mérkőzése között, hogy Hanzinak minden előbb sikerül. Hanzi előbb lett katona. Előbb lett vadász. Minden előbb lett.

Rettenetesen szerették egymást, mint ahogyan rettenetesen szerettük valamennyien *Hanzit.* Még talán álmában is folyton nevetett. Mosolygott, nevetett, a zokogó ember hahotába kezdett ha Hanzi csak egyet szólt.

Egyszer, emlékszem, kint a Hármashatárhegyen fotografáltak a filmhír adónak. Azt mondja az operatőr:

— Kérem, nékem kellene látványos repülés is. Tetszik tudni, olyan, hogy izguljon a néző, süssön a szék az izgalomtól alatta! . . .

Már kiabáltunk is:

— *Hanzi! . . . Hanzi! . . .*



PETTENDY JÁNOS
hadnagy
1941. VIII. 5-én végrehajtott olacsony támadásból nem tért vissza

— Megjátsszuk a dolgot! — nevetett *Hanzi.* Felvonatták a Huszonkettessel. Kivágott vagy három előrelupingot, kihegyezett néhány bukófordulót Jákob létrájáig, azután záradékul lecsapott, mint a vércse, az operatőr fölött egy arasszal kezdett a csatasturc után olyan finom orsóba, hogy Wagner muzsika után zsongítóbban nem tud táncolni a leghíresebb primaballerina se.

Csak egyszer láttam szomorúnak, amikor megjött a bizonyosság, hogy szegény *Békássy* Vilmos csakugyan repülőhalált halt

— Nagy kár érte, — mondta — nagy kár, nagyon rendes gyerek volt . . .

Ha egy időre eltűnt a szemünk elől, Mátyásföldön repült, a *Tomor*-században. S jöttek a hírek, hogy *Pettendy* Hanzi ott is a motor, viszi, szívja magával a fiúkat és olyan kötelék műrepüléseket csinálnak, hogy külföldiek is odavannak a csodálkozástól.

Utoljára a vöröskővári völgyben találkoztam vele, ragyogott, nevetett jobban, mint valaha.

— Na, öreg fiú, megyek a csatába!... *Mit vadásszon apuka számodra a vörös erdőben?* . . .

Eldörögtek Mátyásföldről és jöttek Hanziról a hírek, hogy »vagányabb«, mint valaha, rámenős gyerek, vidám hancúrozás számára a bevetés, puskaporfüsttől fekete néha vöröscéklaképe.

Tavaly augusztus 5-én szállt fel gépével és valahová messze-messze kerültek, s — nem tért vissza. Most olvasgatom *Tomor* százados könyvének első levonatát *(nagy esemény lesz ez a könyv a magyar repülőleírások életében)* és a sorokban ott a bizonyosság, hogy *Hanzi* — nincs többé. Lelőtték, kényszerleszállt? — nem lehet tudni. Üstökös volt, üstökösként tűnt el a magyar repülésből, úgy tűnt el, úgy lett semmivé, mint Petőfi a segesvári csatában.

Ezt írja *Tomor* százados, századparancsnoka Hanziról:

1941 augusztus 5.

. . . nem tagadhatom, mázsás súllyal nehezedik hangulatomra az a tény, hogy *a mai nehéz bevetésünkből Pettendy hadnagy nem tért vissza.* Ő az, akivel legrégebben vagyok a századnál. A század tagja volt már akkor is, amikor még magam is csak beosztott tiszt voltam. *Pettendy* hadnagy rendkívül értékes munkaerő. Világosan gondolkodó, nyugodt, jóítéletű, emellett kifogyhatatlanul jóhumorú tiszt. *A század lelkének egy pótolhatatlan darabja veszne el vele.* Nagyon remélem, hogy kényszerleszállt valahol és holnap hírt hallok felőle . .

Tomorék megtudták, hogy a híres umani gyűrűbe beszorított vörös vezérkarhoz, Podwissokojeba leszállt egy többmotoros gép. Nyilván azzal a céllal, hogy a magasrangú népbiztosokat elszöktesse a bajból. Parancsot kaptak a gép megsemmisítésére. Hat gép szállt fel, a második rajt *Pettendy* vezette. Rettenetes volt a szovjet elhárítótüze, a kévékkel befödött többmotoros nagy gépet mégis fölfedezték és felgyujtották a foszforos lövedékekkel. A parancsot hát végrehajtották:

. . . De nem tudunk örülni az eredményeknek, — írja *Tomor* százados naplókönyvében — mert ketten hiányzanak még. *Göcseitől*, az egyik től rádióértesítést kapok hamarosan, hogy a vörös légvédelem átlőtte a csűrőkormány huzalját, gépe alig volt kormányozható és ezért nem a kicsi és rossz hadirepülőterünkön szállt le, hanem a jóval nagyobb annapoli repülőtéren. És most itt mered elém a kérdés: *mi van Pettendy Hanzival? . . . Az óra szerint üzemanyagának már el kell fogynia, tehát a levegőben már nem lehet . . . Az biztos, hogy el nem tévedett, mert ta pasztalt pilóta és különben sem lehet itt eltévedni, mert a Bugot lehetetlen nem megtalálni, az pedig haza-*

hozza az embert. Nem akarom hinni, hogy a légvédelem lelőtte, inkább bízom abban, hogy motorhiba miatt kényszerleszállt valahol és hamarosan hírt hallok felőle...

Később így ír az umani csatatér fölötti repülésekről:

—...Közben végignézzük az egész környéket, *hátha megpillantjuk Pettendy Hanzi gépét.* Töménytelen sok hadianyag, gépkocsik, harckocsik, ütegek tönkrerombolt, feketére égett roncsai mindenfelé. Csak éppen vadászgépünket nem látjuk sehol, de még csak ehhez hasonló roncsot sem. Jobb is, hogy nem látjuk meg a gyűrűben Hanzi gépét, mert akkor ő már biztosan a bolsevisták kezében lenne. A hazatérés útvonalán élesen figyeljük a terepet, hátha megpillantjuk kényszerleszállása helyét. Több helyen veszünk észre összetört repülőgépet a földön, mindegyikhez lecsapunk, de csupa lelőtt, összetört orosz gép roncsára akadunk.

— Nincs eredmény!... Leszállás után a gépemhez futnak a pilóták és várják közlésemet. Bátorítom őket, hogy *holnap bizonyosan hírt hallunk Pettendy felől és meg fog jönni ő maga is...*

— *Hiányzik Pettendy Hanzi,* aki pompás humorával egyszerre elűzte a hallgatagságot... Kerestettem őt ma is a felderítőszázad arrajáró gépeivel, de nem tudunk a nyomára akadni. A német parancsnokságok sem tudnak semmit róla. Tele van ez a harctér lelőtt és elégett gépek fekete roncsaival, nehéz a folyton továbbrohanó háborúban megmondani, hogy melyik milyen gép volt. Nincs is erre idő, rohanni kell a visszavonuló ellenség után mindennap száz kilométert... Lassan kialszik a tűz, visszaballagunk a sátrunkba... *Mindenkinek furcsa, hogy Hanzi szalmazsákja üresen marad...*

...*Hanzi szalmazsákja üresen maradt.* Levillant a magyar repülés egéről egy üstökös. Hanzi nincs többé, de érezzük, amint valahonnan, felülről figyel reánk. Könnyen érezhetjük, hiszen egészen közel van hozzánk: nem velünk, de *bennünk...*

Raczkó Lajos.





Látogatás az ejtőernyős leventekiképzésen

Lelkesen tanul a „haláltejes" gárdautánpótlás

Verőfényes nyári reggel a pápai repülőtéren. A hangárok előtt már ott sorakozik a legénység, a gépek az indulási vonalra tolva várják a napi üzem megindulását. A zöld tér csupa ragyogás, szín és mozgás. Távolabb ettől a csoporttól, az »akasztófa árnyékában« fiatalemberek lelkes csoportja végzi reggeli tornáját. Közelebb lépünk hozzájuk, ekkor látjuk, hogy ezek nem is katonák, új vendégei a repülőtérnek, a leventék, akik a haderőnkívüli előképzésre jöttek ide Pápára.

A tornászó kör közepén szélesvállú, remekalakú főhadnagy irányítja a munkát. Megállunk mellette és megkérdezzük, hogy tulajdonképpen mi is a célja ennek a kiképzésnek?

— Ezek a fiúk leventeoktatók. Még tavaly felszólítást kaptak, hogy jelentkezzenek haderőnkívüli ejtőernyős kiképzésre. Ez a csoport fogja majd az ejtőernyős szolgálatra jelentkezett leventéket egészen katonai szolgálatuk kezdetéig kiképezni. Ezek lesznek az úgynevezett ejtőernyős levente-szakaszok.

Végignézünk most a csoporton. Csupa jóképű, remek kiállású fiú. Arcuk elszánt, bátor — vérbeli ejtőernyősök. Három tornatanár van közöttük, azután egy fizika-történelem tanár, egy birkózó tréner és három középiskolás, akik most ősszel lépnek majd a nyolcadik gimnáziumba.

Megszólítjuk az egyik középiskolást, hogy miért jelentkezett ejtőernyősnek?

— Mert az akartam lenni, — válaszolja — a bátyám repülő, én még nála is »korszerűbb« fegyvernemnél akarok szolgálni.

— Nem félsz?

— Mitől? Már alig várom, hogy ugorhassak. Nem veszedelmes mesterség ez, csak szeretni kell.

Reggeli tornájuk hét órától fél nyolcig tart. A torna végeztével reggelizni indulnak. Addig leülünk az egyik hangár árnyékába és arról beszélgetünk a főhadnaggyal, miképpen is folyik az ejtőernyős leventeoktatók kiképzése.

— Hat órakor van ébresztő, — mondja a főhadnagy — közben cigarettára gyujt és a füst összecsípi a szemét, aztán héttől félnyolcig csuklógyakorlat, ami természetszerűleg különbözik a szokványos csuklótól, ugyanis ez a végeredményben az ejtőernyőugrásra való bemelegítés. A délelőtt folyamán elméleti és gyakorlati kiképzésben részesítjük őket, természetesen kellőképpen adagolva, hogy egyiket se únják meg.

— Mi az elméleti oktatás?

— A különféle ejtőernyők rendszere, az ejtőernyő fejlődése, hajtogatása, tárolása, szakszerű kezelése stb. Hál' Istennek abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy az ejtőernyő majd minden fajtáját meg tudjuk nekik mutatni. Az elmélet után következik aztán a gyakorlati oktatás.

— Miből áll ez?

— Az ejtőernyő szakszerű hajtogatása, kezelése és annak használata, amit először földön tanulnak meg. Ezt követi az ugrás tanulmányozása.

Feláll és az »akasztófához« vezet bennünket. Az »akasztófa« nyolctól tizenkét méterig változó kapuszerű szerkezet, erre húzzák fel az ejtőernyőst és innét ejtik le a földre, természetesen ernyő nélkül. Nyolc és fél, kilenc és tizenkét méter magasságból esnek az ejtőernyősök a földre és itt tanulják meg a földreérés technikáját. Az akasztófa mellett még egy sereg ugyancsak az ugrás testi előkészítésére szolgáló szer van itt a repülőtéren, például az ugróemelvény. Mindezek a szerek azt a célt szolgálják, hogy az ejtőernyős bokáját edzzék.

A kiképzés változatossá tétele céljából mindennap szoktató repülésre viszik az ejtőernyősöket. Ezeknek a repüléseknek az a célja, hogy a leventék nyitott ajtónál való repülés mellett elsősorban magát a repülést, másodsorban pedig a magasságot és a teret szokják meg.

— És mi a foglalkozás rossz időben? — kérdezzük.

— Rossz időben az ernyő behúzását szélben gyakorolják. Tudniillik földreérés után az a legfontosabb, hogy az ejtőernyős azonnal uralkodjék az ernyőn, hogy minél előbb megszabadulhasson tőle.

— Mennyi ideig tart az elméleti oktatás?

— Két hétig, jelen esetben. Két hét elmultával ugrani kezdenek, amit már alig várnak.

— Ugrott már valaki ebből a csoportból?

— Hogyne. Négyen már ugrottak.

— És hogy sikerült?

— Kifogástalanul. Még el sem húzta őket az ernyő. Mintha örök életükben ezt csinálták volna.

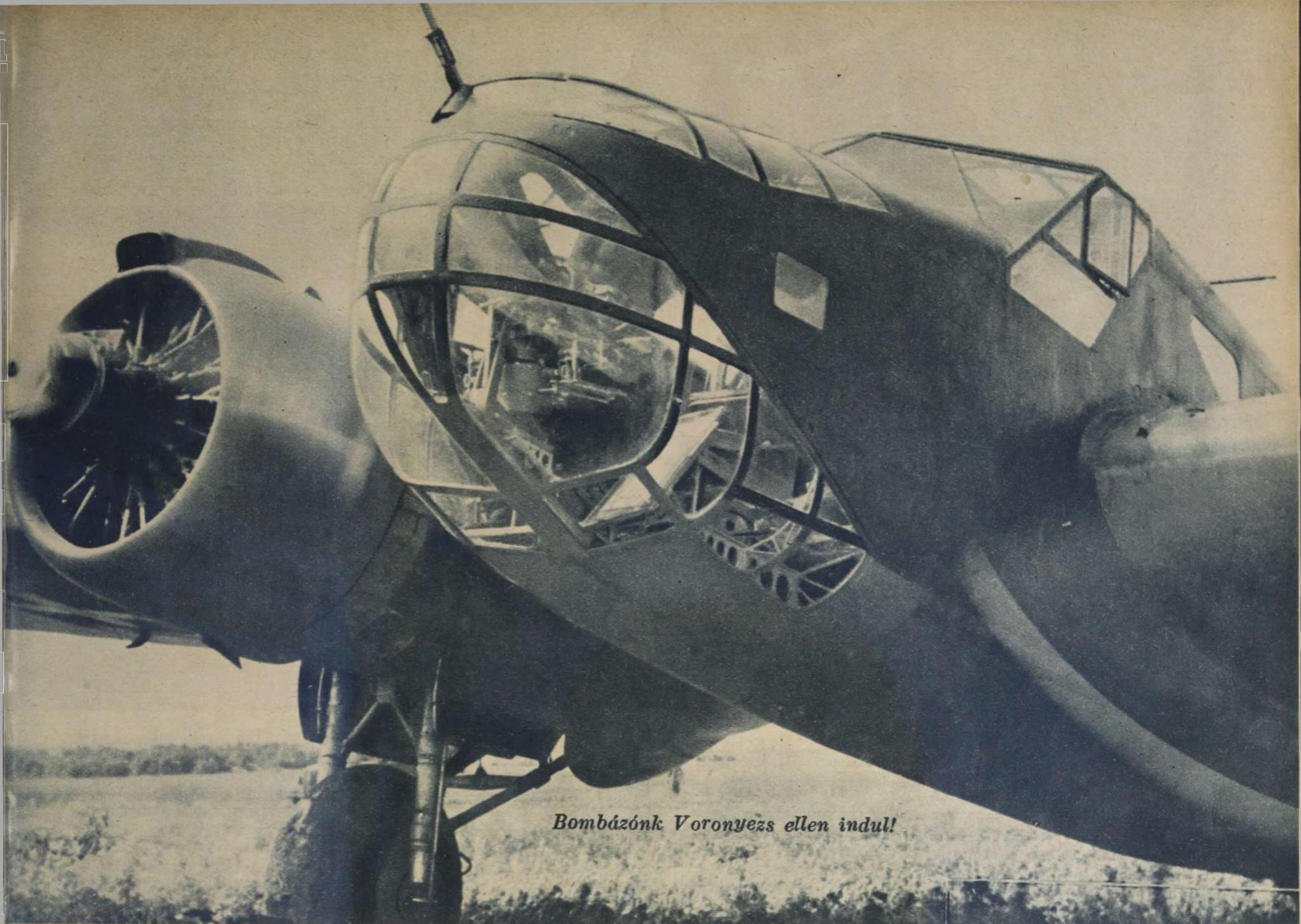
Közben véget ért a reggeli, a fiúk frissen és jókedvűen tódulnak ki a térre, hogy nekifogjanak a mindennapos munkának. Fiatal fiú rohan el mellettük, alig lehet tizenhét esztendős.

— Ez is ejtőernyős levente? — kérdezzük mosolyogva a főhadnagyot.

— Természetesen — válaszolja — és hogy érdekesebb legyen: önköltséges ejtőernyős. Maga fizeti minden költségét csak azért, hogy résztvehessen a haderőnkívüli ejtőernyős levente kiképzésben.

A fiúk közben már neki is fogtak a munkának. Egymásután ugranak le a kilenc méteres emelvényről, mintha csak egy lépésről lépnének a földre. Az embernek szinte mosolyog a szíve a nagy lelkesedés láttára. Bizonyosra vesszük, hogy ennek a kiképzésnek meg lesz a foganatja. A fiúk kitűnően dolgoznak, az oktatók pedig felelősségük tudatában képességeik legjavát adják az ügy szolgálatáért. A magyar anyák nyugodtan küldhetik ide fiaikat, mert itt remek kezekbe kerültek és bátor katonái lesznek a hazának.

G. F.


Bombázónk Voronyezs ellen indul!

BOMBÁZTUK VORONYEZST...

A segédtisztet éjjel félegykor keltették fel:

— A hadseregparancsnokság kéri a főhadnagy urat...

A telefonba pattogtak a szavak:

— A bombázó-század reggel három órakor bevetésre kerül. A cél Voronyezs katonai célpontjainak bombázása. Velünk együtt támadnak erős német kötelékek is. A légteret német Messerschmittek biztosítják.

A következő pillanatban: riadó.

A bombázók gyorsan öltöznek. A sátrakban apró villanykörték égnek. Annak fényénél húzzák magukra a bőrruhát.

A szerelők és a segédszemélyzet is parancsot kap:

— Gépeket előkészíteni!

Az egyik zászlós termosszal jár körül:

— Fiúk, egy kis fekete...

A szakácsoknál is világos van. Tüzet raknak. Amilyen gyorsan csak lehet, teát és kávét főznek.

Lassan világosodik. Szerencsére nagyon rövidek itt szovjetföldön az éjszakák. Még tíz-tizenegykor is aránylag elég jól látni. Viszont kettőkor már hajnalodik.

Eligazítás.

A századparancsnok ráhajol a térképre és mutatja az irányt:

— Irány északkelet. Egyenesen a Don hajlatáig. Ott délkeletnek fordulunk. És ebben az irányban törjük át a várost. Ellenséges vadászokkal valószínűleg nem találkozunk. Légvédelem azonban igen erős lesz. Indulás három óra öt perckor.

A hajózók nézik a térképeiket. Bejegyzik az irányt. Összeigazítják az óráikat.

A századparancsnok felnéz:

— Van valakinek kérdezni valója?

Nem jelentkezik senki.

Összevágják sarkukat:

— Mindent értünk.

A századparancsnok int:

— Hát akkor... szerencse — le!

Már a parancsnoki sátor előtt búg a teherautó. A hajózók felugrálnak. Indul is a motor.

A repülőtér; már egész világos.

A gépek motorjai javában túráznak.

Három óra.

Az ég tiszta. Most lobban ki a hajnalcsillag. Hűvös van, borzongatós hideg.

Indulás.

A gépek egyenként lendülnek a magasba. Az elsők keringenek addig, míg valamennyi nincsen fent. Aztán, neki keletnek.

Lent elmaradnak a fák, a házak, a völgyekben tejfehér köd gomolyog. Egyenesen bombázásra való idő. Lentről nem lehet látni a gépeinket.

Egy jó háromnegyed óra és víz tükrözik lent.

A Don.

Előtte, — amint az esti jelentésben olvastuk, — ott állanak a csapataink. Sőt, a páncélosok már hídfőállásokat is foglaltak. Ez a bombázás az utolsó előtti roham a város ellen. Utánunk indulnak meg a páncélosok és a gyalogság.

Ez már a város.

Most két német vadászgép húz el mellettünk.

Megkönnyebbülten sóhajt fel mindenki:

— Itt a biztosítás.

Aztán szembe jön vagy húsz gép. Ezek németek. Heinkel bombázók. Úgy látszik, ők már végeztek. Mi a második rátába kerültünk.

A századparancsnok gépének jobbkísérője lassít.

Néhány bizonytalan ingás.

— Csak nincs valami baj?...



Magyar bombázógép bevetésre indul

De mégis, a gép fordul, oldja a bombákat és féljobbra csúszik lefelé. A jobb motor áll. Istenem...

Megyünk tovább.

Balról újabb német egységek támadnak. Egyenesen a légvédelemre mennek rá. A bombák hullanak. Sorban.

Lent csend lesz.

A tűzcsikok megszűnnek. És körülöttünk a pamacsok is.

A város felett vagyunk, közvetlenül.

Lent hatalmas raktárépületek. Magas falak. Gyárkémények. Vasúti sínpárok.

Ez a célunk...

Oldjuk a bombáinkat. Pontosan ülnek. Füst csap fel. Aztán lángok. Ég minden. Az egész város tűztenger.

Repülünk tovább, át a város felett.

Kint aztán fordulunk is vissza.

Lent csend van.

Egyetlen lövést sem kapunk.

Ragyog a nap. Minden csupa bíborpiros. Az ég kék, mint az indigó. Háromezer méteren repülünk.

Hazafelé.

A bombázás sikerült.

De senki sem boldog, senki sem örül.

Egy gépünk hiányzik.

Hogy mi van véle, még csak nem is sejtjük.

Lélek nélkül szállunk ki a gépekből. A századparancsnok vígasztal bennünket:

— Láttam, hogy német területre szálltak le.

Bizakodni kezdünk:

— Hátha...

Délig semmi jelentés.

Estig sem.

Éjszaka egyikünk sem alszik.

Reggel fakó arcok, karikás szemek néznek egymásra. Hogyha németekhez szálltak volna le, akkor is régen itt kellene lenni a jelentésnek, hogy mi van velük. De nem jelentkezik senki sem.

Dél felé kivágódik a századparancsnok szobájának ajtaja.

Az első tiszt újjongva szalad:

— Megvannak...

És boldogan meséli:

— Most jelentették a németek, hogy a gépünk szerencsésen ért földet és tényleg német területen. A jobb motornak valami baja lett. A fiúk jól vannak, már el is indultak hazafelé.

Hangos éljenzés.

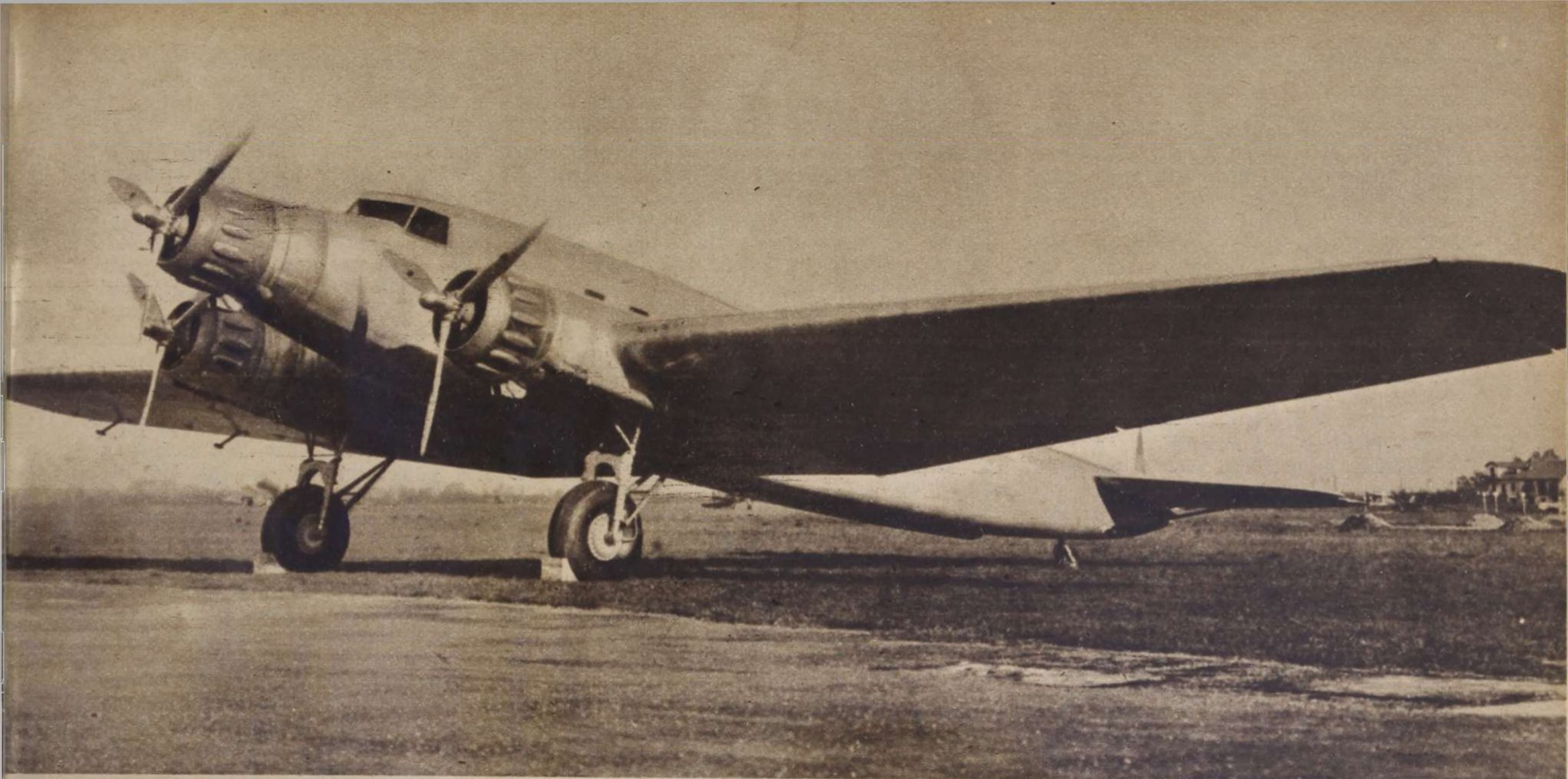
A századparancsnok mosolyog:

— No, úgy-e, megmondtam.

Aztán halkan, alig hallhatóan vallja be:

— Pedig magam sem tudtam. Csak azért mondtam, hogy német területre szálltak le, hogy megnyugtassalak benneteket.

Hát igen, megint szerencsénk volt. Magyar katona-szerencsénk...



Az új FIAT G. 12. utasgép

Hosszabb idő óta kísérleti repüléseket végez Budapesten egy szépvonalú, igen gyors olasz utasgép, a FIAT G. 12. Ez a gép az olasz légiforgalom legújabb egysége, amely sebességével és sok kiváló tulajdonságával messze felülmulja elődeit. Szerkesztője Gabrieli mérnök, aki a FIAT G. 50. vadászgépet is tervezte.

A gép szabadonhordó mélyfedelű, hárommotoros, teljesen fémépítésű.

Az újabb gépeken a felületi terhelést többnyire erősen növelték, ekkép sebességnövekedésre törekedve. Ugyanakkor azonban a gép leszállósebessége is megnövekedett és repülőtulajdonságai kis repülősebességeknél rendkívül mértékben leromlottak. Ezzel az irányzattal szembehelyezkedve, a Fiat-gyár a G. 12. gép felületi terhelését mérsékelt értéken tartotta (120 kg/m²) s így a gép leszállósebessége és lebegési tulajdonságai is kedvezőek maradtak.

Három 770 lóerős FIAT A. 74. RC. 42. motor van a gépben, rugalmas felfüggesztéssel csatlakoznak a törzsorrhoz, illetve a szárny főtartójához. A motorok hűtése lapokkal szabályozható, indításuk sűrített levegővel történik. Fiat—Hamilton állandó fordulatszámú légcsavarokat hajtanak.

A négy üzemanyagtartályba összesen 2610 liter benzin fér. Az olajkészlet motoronként 65 liter.

A szárny háromfőtartós, duraluminiumból készült félhéj. A szárnyközéprész acélcsőszerkezet, ebben nyertek elhelyezést az üzemanyagtartályok is. A középrészre kerül a törzs, a szárny külső része, a futómű és a motorgondolák. A középrészen és a szárnynak a csűrőkön belül eső részén vannak a szárnyfékek. A belépő él teljes hosszában Goodrich-jegesedésgátlót találunk. A csűrők teljesen kiegyenlítettek.

A motorgondolák mangán—molibdén—acélcsőszerkezetek. A motort a hozzátartozó ággyal együtt négy csap tartja, így a hajtómű leszerelése igen gyorsan megy.

A törzs duraluminium-héjszerkezet. Különösen érdekes a szabadalmazott törzsszárnyközéprész csatlakozás, amely rendkívül könnyű és szilárd. A törzs orrában, a motor mögött van a pilótaülés, majd a rádiótávirász fülkéje, a bár, az utasfülke, a mosdó és a poggyásztartó következnek.

A kormány- és csillapítófelületek is teljesen fémépítésűek.

A futómű természetesen bevonható.

A gép személyzete 4 fő, ezenkívül 14 főnyi utast vihet.

Üres súly 9200 kg, ehhez — az útvonal természete szerint — még 6300 vagy 4300 kg hasznos teher járul.

A szárny felülete 113 négyzetméter. A kétféle repülősúlynak megfelelően a teljesítmények a következők:

Legnagyobb sebesség: 390—400 km/óra. Utazósebesség 330—340 km/óra a motorteljesítmény 60%-ával. Csúcsmagasság 9000—9800 méter, ugyanaz egy motorral 4000—5500 méter. A nekifutás felszálláskor 450—310 méter. A kifutás leszálláskor fékezve 250 méter. A legnagyobb repülőtávolság 1800—1900 km.

A nagyobb repülősúllyal a gép kereken 2000 kg-mal több postát és csomagot vihet.

Az Avio Linee Italiane az Alpokon átvezető légiforgalmi vonalán máris bevezette a gépet, valószínű, hogy több más olasz és külföldi légiforgalmi társaság is rendszeresíti a teljesítményeiben és repülőtulajdonságaiban egyaránt kitűnő FIAT G. 12. hárommotorost.

(ő.)

REPÜLŐ-IRODALOM

Korszerű háborúnk döntő eseményei a repülés jegyében zajlanak le. Mikor tengeri flották és szárazföldi ütközetek, erődítmények és városok sorsát egyaránt a repülők döntik el, — mikor a légi fegyvernem soha nem is látott mértékű kifejlesztése magával hozza, hogy egy nemzet jóformán valamennyi tagja a repülés érdekeltjévé válik s szülők gyermekeiken, hitvesek férjeiken, lányok vőlegényeiken keresztül kapcsolatot találnak a repüléssel, természetes, hogy a korigényekkel az új fegyvernem irodalma is megfelelően bővül.

Az örvendetesen szaporodó repülésirodalmunk berkeiben végzett tallózásunk során újabb értékes munkáról emlékezhetünk meg. Ezek sorában is első helyen áll *Bognár István* mérnök gyüjteményes munkája, *A győzelmes repülés titkai*-ról.

Van valami kellemesen meglepő abban az elgondolásban, amely ebben a munkában megnyilatkozik. Hogy a repülés minden kérdése a leghelyesebb megvilágításban kerüljön az olvasó elé, az egyes fejezeteket világos okfejtéssel, mellékes vonatkozásoktól mentesen, szakszerűségében is a laikus olvasó által könnyen érthető modorban, a tárgykörnek egy-egy alapos ismerője írta meg. Kitűnő fényképek és tisztán érthető rajzok teszik a magyarázatot szemléltetővé.

Az első fejezetben *Bognár István* mérnök *A repülés csodája* címen, az aerodinamika alapelveit s a repülés létrejöttét ismerteti, könnyed, elbeszélő modorban, jól megrajzolt, ügyes beállítású ábrák kíséretében. Ugyancsak ő mutatja be a második fejezetben a gép szívének, a *motornak* felépítését és működésének elvét. A fejezet élét külön figyelmet érdemlő, kifejezésteljes rajz díszíti.

Madaras Aurél plébános, az ifjúság melegszívű pártfogója és mozgalmának hosszú évek óta irányítója, a számára

oly kedves témakörből vett *modelezésről* értekezik. A tömören megírt, jól átgondolt fejtegetés kiválóan alkalmas, hogy a modelezés fontosságát a szülőkkel és nevelőkkel egyaránt megértesse.

A repülőgép érzékszerveiről, a repülés biztonságát szavatoló és éjjeli, valamint ködrepülést lehetővé tevő *műszerekről Horváth Béla* repülő mérnök százados írta a könyv negyedik fejezetét. Hézagpótló felsorolásában bemutatja az általában használatos műszerek működését és felhasználásuk módozatait. Kár, hogy a magasságíró (barográf) ismertetése kimaradt.

Minden pilótajelölt első tűzpróbájának, a *repülő orvosi vizsgálatnak* lényegéről értekezik *Rados Imre dr.*, a légierők kitűnő szakorvosa. Bőséges gyakorlati tapasztalaton alapuló megállapításait és szaktanácsait bizonyára megkülönböztetett figyelemmel fogják olvasni mindazok, akik a repülés gyakorlati művelését tűzték ki hivatásukul.

A magyar ifjúság szívet-lelket nemesítő sportjáról, *a vitorlázó repülésről* s kiképzésről *Tóth Jenő*, a Magyar Aero Szövetség műszaki felügyelője írta a könyv ötödik fejezetét. Sajnáljuk, hogy a legközérdekűbb és a legnagyobb tömegek érdeklődésére számot tartó kérdésről nem volt alkalma részletesebben értekezni. Néhány szemléltető ábrát, különösen a hőlégvitorlázás módozatairól, szívesen látott volna az olvasóközönség.

Következő fejezet a *repülőoktatás* közvetlen hangú — »egy repülőujonc feljegyzéseiből« merített — ismertetése. Régen nem olvastunk ilyen ügyes és minden sorából kiérezhetőn személyes benyomások alapján közölt leírást. Ez a fejezet valóban alkalmas arra, hogy érzékeltesse a repülőkiképzés izgalmakban bővelkedő szépségeit s lelkesítőleg hasson az olvasóra. — Boszorkánytánc a levegőben — címen a légi akrobácia, *a műrepülés* egyszerűbb válfajainak ismertetését kapjuk, — ezúttal kicsit szűken, pedig élénk vérmérsékletű és a »dobsinák«-ra vajmi hajlamos ifjúságunkat minden bizonnyal részletesebb tálalásban is érdekelte volna.

Egykor a repülés biztonságát jelentő, és csak szükségszerűen igénybevett, napjainkban azonban harcszerűen bevetésekre használt *ejtőernyő* szerkezetéről, működési módjáról és sokirányú felhasználhatóságáról, a kérdés egyik alapos ismerője, a kitűnő sportember, *Tassonyi Edömér* ejtőernyős százados írta a könyv fejezetét. A magyar ifjúság által a motornélküli repülés mellett leginkább kedvelt — és legférfiasabbnak tartott — fegyvernemben való kiképzésre ad megszívlelendő utasításokat.

A meteorologiai részben új névvel találkozunk, *Bognár Kálmán dr.* repülőszázados írt alapos tanulmányt *a légjárástan* és a légköri kutatások körébe vágó kérdésekről. Célszerű felosztásban ismerteti az időjelző szolgálat feladatait s külön fejtegeti a jegesedésveszély elhárításának módozatait.

Balásy Gyula repülő-százados a levegőben való *tájékozódásról* értekezik s gyakorlati tanácsokat ad a kezdő távrepülőnek. Helyesen alkalmazott intése a viharba való berepüléstől óvja a pilótát. — A vitorlázó repülők tudják, mit jelent ez, — tapasztalataikat mindenki megszívlelheti.

Az egymással és a földdel való összeköttetésről, tehát a *rádiózásról*, illetve rádióirányításról szól *Szende Béla* repülőszertári főhadnagy figyelemreméltó cikke. Viszont *a felhőben, ködben és éjszakában való repülésről*, ennek a kérdésnek kétségkívül legelhivatottabb szakértője, *Timár Gyula* rep. százados, a *Vakrepülés* című, annak idején nagy feltűnést keltett könyv szerzője írt gondos és szép tanulmányt.

A vadászok harcáról, személyes élményeinek hangulatos leírásával *Potyondy László* rep. főhadnagy emlékezik meg. Ez a fejezet különös örömére lesz a harcleírást kedvelő fiatalságnak. A sorok olvasásakor első érzésünk az, hogy ilyen és hasonló leírások könnyen hozzáférhető formában való közlése nagyban hozzájárulna az értéktelen ponyvaregények kiküszöbölésére irányuló törekvések sikeréhez.

Nagyon érdekesek *Fáy Ödön* századosnak *a felderítő repülők* nehéz és felelősségteljes munkájáról szóló, valamint *Eszenyi Dénes* századosnak a *Bombázók támadásáról* írt cikke. Az izgalmakban bővelkedő, vonzó leírás szovjet földön harcoló repülőink egyik, Nikolajew bombázásáról szóló kalandját beszéli el. *Vitéz Timár Istvánnak* a *zuhanóbombázásról* írott tanulmánya a stukák szerepét világítja meg s kitűnő fényképekben érzékelteti a zuhanófék alkalmazásának fontosságát.

Az *utasforgalom statisztikáját* ismertető rövidebb fejezet után *Varga László* műegyetemi tanár, az ismert műszaki szakember értekezik a repülőgépszerkesztés alapelveiről s közli *elvi meggondolásait a tervezésekkel kapcsolatban.* Ez a fejezet főleg a fiatal mérnöktársadalom érdeklődésére tarthat számot.

Bognár István harmadik cikke a *műszaki szolgálat* ellátásával foglalkozik. Ujabb, érdekes rész *Bibithy Horváth László* százados hangulatos, egyben katonás leírása egy *szovjet hadihajó megtámadásáról*, majd *Czirmay Zoltán*, a MAeSz felügyelői kar vezetője ad utasításokat és felvilágosításokat a *repülőkhöz való felvétel* után érdeklődőknek.

A jól sikerült könyvhöz *Rákosi Béla altábornagy*, a Légierők parancsnoka írt *előszót*, amelyben lelkesítő szavakkal mutat rá a könyv tulajdonképpeni céljára: »A repülés kifejlesztésén csak az tud közreműködni, aki a repülés mibenlétét teljességgel ismeri. A repülőhivatás feladatait és szépségeit az olvasó elé táró könyvet a magyar ifjúság és minden magyar ember legmelegebb figyelmébe ajánlom.«

A 190 oldal terjedelmű és meglepőn olcsó, csinos kiállítású könyv a Magyar Szárnyak útján is beszerezhető.

v. Heŝty F.

KIS HÍREK

Kormányzóhelyettesünk hitvese az utóbbi időben több sikerült vontatórepülést végzett a magyar építésű és tervezésű »Pilis« vitorlázógéppel.

*

A Pécsi Egyetemi Repülő Club, a »Perc« a hadbavonultak hozzátartozóinak felsegélyezésére kiváló sikerű műsorral egybekötött táncestet rendezett, elnökének, dr. Faluhelyi Ferenc egy. ny. r. tanárnak fővédnökségével.

*

Méray-Horváth Róbert, a kitűnő fiatal magyar vitorlázórepülő teljesítményeinek elismerésekép a BSE felajánlotta neki az ingyenes motoros pilótakiképzést. A növendék még tőle sem várt sikerrel 10, azaz tíz felszállás után már egyedülrepülővé vált s ezzel a magyar repülőkiképzés terén új rekordot állított fel.

*

Légvédelmi repülőbombák

Már három évnél hosszabb idő óta kísérletezik az olasz légihaderő légvédelmi repülőbombákkal. Ezek voltakép rendes, időzített repülőbombák, amelyeket magasabbról repülő védő gépek dobnak az alacsonyabban szálló ellenséges kötelék gépei közé. Az időzített bomba adott út (idő) megtétele után robban és hatásában körülbelül a légvédelmi ágyúk legnehezebb lövedékeivel egyenértékű. Repesz- és robbanóhatása egyaránt hatásos.

A bombás légvédelem legnagyobb kérdése az ellenséges kötelék repülési magasságának pontos becslése, mivel csak így számíthatnak telitalálatra. Természetesen nem telitalálatra törekszenek, hanem arra, hogy a bombák hatáskörletébe kerüljenek az ellenséges gépek.

Legújabb hírek szerint a japánok is alkalmaznak teljesen hasonló hatású bombákat a távolkeleti, főleg óceániai harcokban. Ezek is főleg rendkívül heves repeszhatásukkal tűnnek ki.

A légvédelmi bombák vetésénél természetesen a repülési magasságkülönbség mellett a sebességet is figyelembe kell venni. Ha például egy 6000 méteren 360 km/óra sebességgel haladó védő kötelék egy 4000 méteren ugyanolyan sebességgel haladó támadó kötelék ellen vet légvédelmi bombákat, akkor — mivel a 2000 méteres esési távolságot a bomba körülbelül másodperc alatt teszi meg — éppen $2 \times 23 \times 100 = 4600$ méterrel előbb kell kioldani. Ennyi idő alatt persze az ellenségnek is lehetősége van irány- és magasságváltoztatásra, ami viszont a bomba hatását teszi kérdésessé.

Mindenesetre érdekes kísérlet a légvédelmi repülőbomba és eddigi alkalmazásai során is bizonyos eredményeket könyvelhet el.

EGY MOTORJAVÍTÓ PRAXISÁBÓL

Szép dolog a sportrepülés! Kora hajnalban remek repülőidő,—»Na, most kiszórakozzuk magunkat!« — hangzik a csatakiáltás. A gépek kint vannak a rajvonalban: »Motort indíts!« És beugrik mind — egyet kivéve. És nem ugrik be semmiféle biztatásra. Vajjon miért nem ugrik — ez a probléma. Keressük, miért — félórát, egy órát — és így tovább. Vagy beugrik, de... ezt csinálja, vagy azt csinálja, amit nem lenne szabad, ezt nem csinálja, azt nem csinálja, amit viszont kéne csinálnia. Miért? — ez a kérdés, mert ha megállapítom, miért, már segíthetek rajta.

Hát igen, ez a miért. Az ember néha három napig keresheti a miért-et. Egynéhány megesett »miért«-tel lopnám el az olvasó néhány percét. A motor ugyan nagyon leleményes valami és mindig tud újat kitalálni, hogy a motoros egyhangúságról ne panaszkodhasson — de hátha néha ismétli önmagát és valamilyen sportrepülőnek haszna lesz a miértek leírásából?

Például elsőnek egy háromnapos »miért«. 100 lóerős, soros motor. Bückersárkányban. A jelentés, amivel a motorjavítót kihívják: a motor a levegőben minden előzetes értesítés nélkül leáll — de tegnap még semmi baja nem volt. Üresjárásnál a földön túlfolyás mutatkozik.

Nagy garral megyünk ki: ez ismert figura! Ilyent már láttunk és kínlódtunk vele két napot, míg kisütöttük, hogy a kézi bespriccelőszivattyú szelepe volt rossz; amíg a tartányában futotta benzinből, állandóan túlfolyt, s amikor a tartány kiürült, a szelepen átáramló hamis levegő rontja el a keveréket. A csővezetéket megbontani, szivattyút kipróbálni pár percnyi munka — jelen esetben kiderül, hogy a szelep jó. Biztonság kedvéért nem kötjük be, hanem a szívócsövön a csatlakozást lezárjuk, elég meleg van, a motor beugrik enélkül is némi megszivatással. Be is ugrik, üresjáratnál túl is folyik, némi repülés után le is áll odafönn.

Erre a következő gondolat: a porlasztó nívója magas. Porlasztót leszerelni, műhelyben szakszerűen ellenőrizni: — jó. Biztonság kedvéért a nívót 1.5 mm-rel lejjebb állítjuk. Ezzel elment az első nap.

Másnap reggel: porlasztót felszerelni, motorpróba, a túlfolyás elmarad, repülés. Az első orsónál kétezer méteren a motor leáll.

Na, ez érdekes. De azért nem fog elbánni velünk ez a motor sem! Újra le a karburátort, s egy vadonatújat, általunk ellenőrzöttet, föl! Motorpróba kifogástalan, fönt leáll.

Ezekután a hiba a porlasztóban aligha kereshető. Hol lehet még? Szintén régebbi tapasztalat alapján: üzemanyagszivattyúban. A nyomásmérő ugyan jót mutat, de az is lehet rossz, s nagy benzinnyomásnál a porlasztó nem működik megbízhatóan. Ellenőrző műszer híján a legegyszerűbb segítség: kicserélni a szivattyút egy olyan motor szivattyújával, amelyik jól működik. A csere megtörténik — minden marad, mi volt. A szivattyú sem oka a hibának, ezzel szemben eltelt a második nap is közben.

Éjszaka alvás helyett kemény töprengés, mert itt megáll az ész. Elgondolás szerint gyanúba vehető még az eddig gyanusítottakon kívül a szívócső — ámbár ez meglehetősen méltatlan gyanú, mert ha azon van tömítetlenség vagy repedés valahol, az elsősorban üresjáratnál mutatkozna. Az éjszaka azonban sötét és az ember így hajlamosabb a sötét gyanusításokra. Holnap majd megnézzük — ezzel alszom el jó későn.

Reggel azonban másképp látom az ügyet. A szívócsőleszerelés a hangár előtti porban nem kimondott leányálom a motornak sem. További újabb nagy idő. Előtte mégegyszer végiggondoljuk az egészet. Nyilván valami keverékváltozással függ össze a jelenség. A keverékváltozás a gázosítóban történik először. Ugyanazon fúvókák mellett a gázosító üzemanyagszintje, a nívó befolyásolja elsősorban a keveréket az egyes fordulatszámoknál. A nívót pedig befolyásolja az úszó — ezt néztük és megállapítottuk, hogy jó és befolyásolja a fölötte lévő légnyomás. Ennek a légnyomásnak bármilyen magasságban egyenlőnek kell lenni a kinti légnyomással, ezért a nívó fölött az úszóházban egy szellőzőnyílás van, a nyílás végén csavarzat, csővel szépen kivezetve a burkolaton kívül. Ép, szép gumimanzsetta a törzsre erősített csőrészhez való csatlakozásnál — ezt már megállapitottuk a legelején. De azért próbáljuk átfújni! Próbáljuk — és nem megy. Leszedjük a manzsettát — és kiderül végre a »miért«: a törzsre erősített cső vége kissé föl van peremeződve, ez egy kis guminyelvecskét vágott ki a gumicső belsejéből, s ez a nyelvecske pontosan elegendő volt arra, hogy a kivezetőcsövet elzárja, ha a nyomás a porlasztótól a szabad csővég felé hatott. A zavar magyarázata tehát: földön a nívó feletti és külső nyomás egyenlő, a visszacsapószelepként működő nyelvecske tehát átereszt. Emelkedésnél a nívó feletti nyomás kiegyelítődnék a szellőzőcsövön át az egyre csökkenő külső nyomással, ez azonban zárja a nyelvecskét s így a belső nyomás marad, a külső csökken, a nívó száll le egészen addig, míg megfelelő magasságban oly alacsony nem lesz, hogy a motor szívóhatása fel sem tudja kapni, s ekkor a motor üzemanyag híján, bármilyen jó porlasztó és benzinszivattyú mellett is, a magasban kénytelen leállni. Ennek megállapítása három napba került — de ha nincs szerencsénk, a szellőzőcsövet nem a porlasztó felől, hanem a szabad végről próbáljuk átfújni, amikor a nem szándékosan készült »visszacsapó szelep« átereszt, talán még ma is töprenghetnénk rajta. A »motorjavítás« pedig — tartott másfél percig, amíg a nyelvet levágták és a manzsettát visszarakták. S a hiba azért jelentkezett tegnapról mára, mert »tegnap« gépápolást végeztek, meghúzták minden csavart és csavarzatot, csatlakozást — többek közt a szellőzőcső gumimanzsettáját is.

Egy másik eset: generáljavított kis csillagmotor. A telefonjelentés úgy szól, hogy a motorral semmi baj nincs motorpróbán, de a levegőben óriási az olajfogyasztás. Félve, hogy rosszul értettem, visszakérdezem, hogy csak a levegőben? És mégegyszer bemondják, hogy igenis, csak repülés alatt, a földön motorpróbánál semmi olajelfolyás nem látszik, ezt jól megnézték. Ejnye — ilyent még az öregapám se látott — ezt megnézzük!

A tetthelyen először kívülről nézzük meg a delinkvenst: a sárkányba beépített motor normálisan olajos kívül. Kérdezem, hogy ilyen volt repülés után is? — Nem, kérem, olajosabb, de lemostuk. — Az biz' kár volt, — kezdem mondani, mire az egyik repülnivágyó közbevág: — Annyi baj legyen! Fiúk, bemelegíteni, megrepültetjük... — mire én siettem közbevágni, hogy azért csak lassabban, márcsak megnézzük motorpróba alatt meg után is, hátha akkor is kiderül valami? Burkolatot le, a motort gondosan szárazra töröljük; az első indításra beugrik, az olajfüst fél percen belül eltűnik, a kipuffogás hangja egészséges.

Tíz percnyi járatás után a törzsorrhoz tapadunk a légcsavarszélben, s ime: a mágnestartó alatt megjelenik egy olajcsepp, lecsöppen, pár másodperc mulva egy másik — ahá, szóval szökik az olaj a földön is, — csak meg kell nézni! Leállni — és pár másodpercnyi vizsgálat alatt kiderül, hogy honnan futott le, gyönyörűen látszik a szárazratörölt hátsó fedélen: a karterszellőzőből az olajtankba vezető hajlékony cső (14-es DBU) hozzáér az egyik mágneshez, a rázkódás miatt kidörzsölődött, s így nem volt ugyan könnyen észrevehető olajelfolyás, de mégis tekintélyes mennyiségű olaj szökhetett meg. A motort már ki akarták szerelni és szétszedetni, holott a hiba mindössze ennyi volt. Oh védszentje a helyes csőszerelésnek, segítsd meg mindazokat, kik motorbeépítéssel foglalkoznak! Bár nem mondom, ez esetben már a tervezőnek is segíthettél volna egy kicsit, mert nem igen hagyott helyet olajvezetékek számára!

Más: 100 LE-s Hirth motort kell javítani, amelyik generáljavítás után két órával motorhiba miatt kényszerleszállt és sérült. Sajnos, nem sikerült megtudnom, hogy a motorhiba miként jelentkezett (szigorúan dupla zárójelben: hajh motorkönyv, mely arra való volnál, ha már állandóan a motorral járkálsz, hogy közöld mindazokkal, kiknek a motorral dolga van, mi is történt — de nehéz beléd beírni, mégis mi volt az a jelenség, amit a »motorhiba« szó fed! Mert motorhiba — az van számtalan fajta! Zárójel duplán bezárva.) Mindenesetre szétszerelés után megállapíthattuk, hogy az még csak hagyján, hogy például a szeleptányérokba menesztőlyukakat fúrtak, mert nem volt tapadó becsiszolófejük — de legalább sorjázták volna le a furatok élét! Az azonban mégiscsak erkölcstelenség volt, hogy a szelepeket jó nagy beverőszámokkal számozták jobb híján össze (arra nem is merek gondolni, hogy esetleg nem lévén megfelelő alátéthüvelyük, s a szelepek bent ültek az üléken a hengerfejben és durr! így kapták a jókora kalapácsütést!) — s főleg

nagy hiba volt a húzócsapágyhoz vezető kis olajcsövecskét úgy elhajlítani, hogy az az olajat visszacsöpögtesse a karterba, s emigyen a golyóscsapágy szaladhatott teljesen szárazon, amíg bírta... Vagy ez nem tartozik szorosan a motorok üzeméhez, pedig azt igértem, hogy azzal kapcsolatos eseteket mesélek? Bocsánat, de kicsúszott a tollamból, mert nálunk annyian szeretnek motorokat szétszedni, meg összerakni! A haragvó olvasó kiengeszteléséül még egy apró, de gyakran előforduló bosszantó hibáról, membrános üzemanyagszivattyúkkal felszerelt kis motoroknál: a benzinnyomásról, mely ok nélkül felmegy, különösen üresjáratban. Hát nem ok nélkül megy fel: az üzemanyagban, tankban, vezetékekben található, sokszor szabadszemmel alig látható, főleg textiliaanyagú tisztátalanságok az okai legtöbbször, melyek makacsul rátapadnak a szabályzószelep ülékére. Legegyszerűbb és legtöbbször eredményre vezető segítség: a benzincsapot elzárni és a motort közepes fordulatszámon járatni, míg elkezd rendetlenül járni vagy benzinhiány miatt meg nem áll. Ezzel ugyanis a szabályzószelep alól is kiszippantjuk a benzint és az rendszerint elviszi a tisztátalanságot is. Alkalmas időben való csapnyitással a leállást elkerülhetjük, bár teljesen kiszippantatni jobb. Természetesen ez a módszer nem pótolja a tank, szűrő, vezetékek időszaki tisztítását, de gondosan kitisztított új csővezeték beszerelése, motorbeépítés stb. után előforduló nyomásemelkedés megszüntetésére számtalanszor kipróbált recept 100 LE-s Hirth motoroknál, fékpadon, újabb cső be és kikötés, szabályzószelep kiszerelés stb. megspórolására. Ha pedig mindenáron zártörők akarunk lenni, (a szabályzószelep le van ólmozva gyárilag) és mindenáron a szabályzószelepet akarjuk kimosni, — akkor sem kell a szelepet kiszereléssel agyongyilkolni. Megfelelő kivágásos csavarhúzóval a szabályzószelep fedelének anyáit lecsavarjuk, a szelepfedelet egyben a szabályzó (Regler) elállítása nélkül! — valamint az alatta lévő membránt óvatosan levesszük, s az így láthatóvá lett kis szelepet benyomva kissé, a kéziszivattyúval két-három erőteljes nyomást adunk — s az így kispriccelő benzin a szelepüléket jobban kimossa, mintha kiszerelve félóráig mosogatjuk. Csak az, aki benyomja a szelepet, vigyázzon, hogy ne érje a friss ethiles tus őt is!

Vadász—Kálmáncsi.



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

Kitüntetés. A Kormányzó Úr Őfőméltósága megengedte, hogy *vitéz Hellebronth Vilmos* vezérőrnagy a Német Sasrend Érdemkereszt I. fokozatát és a svéd Kard-rend II. o. parancsnoki keresztjét, továbbá *Szirmay Aladár* vezérkari ezredes a Német Sasrend Érdemkereszt I. fokozatát és az olasz Koronarend parancsnoki keresztjét elfogadhassa és viselhesse.

✱

Cirkálók vagy vadászrepülőgépek? A svéd parlamentben mostanában tárgyalták a légi és a földi erők fejlesztésére vonatkozó ötéves terv részleteit. A képviselők egyrésze amellett tört lándzsát, hogy a már jóváhagyott két cirkáló építése helyett állítsák fel a 7. vadászrepülő ezredet, szaporítsák a nehéztüzérséget és gyártsanak inkább harckocsikat.

A parlament többsége a haladók indítványát elvetette és a hadügyminiszter javaslatát fogadta el, aki ragaszkodott a két cirkáló megépíttetéséhez és a 7-ik vadászrepülőezred felállítását csak 1944-re helyezte kilátásba. Felvilágosításai szerint az új svéd vadászgépek sorozatgyártása 1943-ban kezdődik meg.

✱

A jenki-fantáziákat rendkívül felesigázta az a törvényjavaslat, amelyben *Lee* szenátor felelevenítette *Henry Kaysernek* azt a régi tervét, hogy a háború alatt a tengerentúli hadianyagszállítások súlypontját egy felépítendő nagy kereskedelmi *légiflottára* helyezzék át a erre a célra még a kereskedelmi hajók rovására is szorgalmazzák a nagyteherbírású repülőgépek építését.

Glenn Martin repülőgépszerkesztő is nyilatkozott erről a tervről és kijelentette, hogy gyárában már épül egy 50 tonnás és egy 100 tonnás repülőgép s az utóbbinak mintegy 50 tonna lesz a teherbírása.

A tervet az amerikai tengeri hajózás krízise pattantotta ki, amit a német búvárhajóharc által okozott veszteségek idéztek elő. Nem valószínű azonban, hogy a tengeri szállítások kérdése ezzel megoldódik, mivel a repülőgép nem tömegszállító eszköz. Főleg abban lehet kételkedni, hogy ezek a repülőgépek és a hozzájuk szükséges gigantikus méretü földi berendezések idejekorán elkészülnek.

✱

Az Egyesült Államok légi fegyverkezéséről közöl néhány propagandaízű adatot a Zürcher Zeitung. Ezek szerint az Únió polgárai 1940-ben nemzeti jövedelmük 4%-át, 1941-ben 14%-át, 1942 első felében pedig 36%-át fordították fegyverkezésre.

1942 májusban közel 4000 repülőgépet állítottak elő az Egyesült Államokban. Az 1942. év első felében előállított repülőgépek száma több volt, mint az, amit 1941. tizenkét hónapjában előállítottak. 1942 júniusban a hadianyaggyártás háromszor akkora volt, mint 1941 novemberben.

A tengelyhatalmaknál ehhez hasonló adatok ritkán szoktak napvilágot látni. Ezen az oldalon inkább a tényleges harctéri eredményekre vetnek súlyt és nincs szükség arra, hogy a közvéleményt kétesértékű termelési adatokkal injekciózzák.

KATONAI HÍREK

Egy olasz repülőgép útja Rómából Tokióba és vissza. Moscatelli alezredes egy Savoia Marchetti-mintájú repülőgépen párját ritkító repülőbravúrt hajtott végre, amidőn elvitte Rómából Tokióba az olasz nép baráti üdvözletét a dicső japán szövetségesnek. A gép július végén érkezett vissza egy középolaszországi repülőtérre. A közel 42.000 kilométeres út megtétele szinte percnyi pontossággal, az előre kidolgozott terv szerint történt.

Az útvonal és egyéb részletek természetesen nem jutottak nyilvánosságra. Mindössze annyit közöltek a sajtóval, hogy az útvonalat két helyen szakították meg s ezek közül az egyik egy japán támaszponton történt. Sokhelyütt ellenséges terület fölött vezetett az útjuk s ilyenkor természetesen nagy magasságban repültek. A visszafelé vezető út négy napig tartott.

A távrepülés értékét nagy mértékben növeli, hogy időjárásjelentéseket az útvonalról nem kaphattak. Ehelyett a gép személyzete saját légköri megfigyeléseire volt utalva. Hasonlóképp lehetetlen volt a rádióirányítás is. Ezt csillagászati tájékozódással helyettesítették. A távrepüléssel kapcsolatban szóbakerült, hogy esetleg rendszeresítik a légi összeköttetést Olaszország és Japán között, ami az első láncszemét alkotná a tengelyhatalmak kézfogásának az Indiai-óceánon át.

Moscatelli alezredesnek hatalmas gyakorlata van az óceánrepülés terén. Huszonkét ízben repülte át az Atlanti-óceánt.

A *Duce* ünnepélyes külsőségek között fogadta a visszatért repülőgép személyzetét, akik magukkal hozták a japán hadügyminiszter és tengerészetügyi miniszter üdvözletét.

✱

Setz német főhadnagy július végén századik légi győzelmét aratta.

✱

Clausen német főhadnagy, egy vadászrepülőszázad parancsnoka kapta meg a 106-ik Tölgyfalombot.

✱

A 2800-ik légitámadás érte Málta-szigetét július 26-án.

✱

Egy repülőszerencsétlenség Indiában tizenegy áldozatot követelt. A repülőhalált halt tisztek között van két brit dandártábornok és egy ezredes is.

✱

Léggömbzár az amerikai partvidéken. Az Egyesült Államok nyugati partvidékén angol léggömbökkel léggömbzárakat létesítettek.

✱

Bauer német főhadnagy július 25-én négy ellenséges repülőgépet lőtt le s ezzel 99—102-ik légi győzelmét aratta.

✱

Szovjet-Oroszország július 21 és 31 között 704 repülőgépet vesztett. És pedig 641-et légiharcban, 63-at pedig tüzérségi tűzben. A németek ugyanezen idő alatt 61 repülőgépet vesztettek. Augusztus 3-tól 6-ig viszonylag még nagyobb volt az orosz veszteség. A német légierők e négy nap alatt 442 bolsevista repülőgépet semmisítettek meg, míg ugyanekkor mindössze 27 saját gépet vesztettek.

✱

A brit légierők egyik kiválóságát: Fulton pilótát az egyik Hamburg elleni légitámadásnál a németek lelőtték. Bajtársai a német partoktól mintegy 10 km-re fedezték fel gépének roncsait.

✱

Az »Essex«-nevű új amerikai repülőgéphordozó hajó elkészült. Vízkiszorítása 20.000 tonna.

✱

A japán légierők a Salamon-szigetek és Uj-Guinea ellen öt hónap alatt 74 légitámadást hajtottak végre. Eközben 434 ellenséges repülőgépet pusztítottak el. Ha ehhez hozzászámítjuk a Port Darwint, Wyndhamet és Derbyt ért légitámadásoknál lelőtt vagy összerombolt repülőgépeket, akkor megállapítható, hogy Ausztrália légierőinek javarésze tönkrement.

✱

Indiában a repülőkiképzés két főközpontja Risalpurban és Ambalában van.

✱

A csatornamenti harcokban amerikai pilóták is résztvesznek. Egyelőre a brit repülőalakulatokhoz beosztva alkalmazzák őket, hogy a harceljárást elsajátítsák.

✱

Hamburgot — brit jelentés szerint — 2000 kg-os bombákkal is támadták az angolok.

✱

REPÜLŐSPORT

Tasnády László új távolsági rekordja. Tasnády László másodízben is kísérletet tett arra, hogy Budapestről Kolozsvárig vitorlázzon. Elsőízben Topaszentkirályig, másodízben a Kolozsvártól 25 km-re fekvő Borsaújfaluig jutott el. Ha a kedvezőtlen szélviszonyok folytán nem is

érte el kincses Kolozsvárt, kísérletei mégsem voltak meddők, mert mindkét repülésével új távolsági csúcseredményt teremtett. Topaszentkirályig 335 km-t, Borsaújfaluig pedig 352 km-t vitorlázott M. 22 mintájú teljesítményvitorlázó gépén.

Tasnády borsaújfalui repülőútja tehát új magyar távolsági rekordot jelent, amellyel saját régi csúcseredményét döntötte meg.

*

LÉGIFORGALOM

Runcimanek harca. A két *Runciman*-testvérnek Nagybritannia tengerentúli forgalmában jelentékeny szerepe van. *Philip Runcimant* nemrég választották meg a brit tengerhajózási kamara elnökévé, míg fivére: *Walter Leslie Runciman,* mint a British Overseas Airways Corp. vezérigazgatója, a brit tengerentúli légiforgalom ügyeit irányítja.

A tengerhajózási kamara elnöke ama nézetének adott kifejezést, hogy nem vezet jóra a légiforgalom továbbfejlesztése, mert ez a tengerentúli személy hajóforgalomra bénítóan fog hatni. Ha a versengés tovább folyik a kereskedelmi hajózás és a légiforgalom között, akkor nemsokára eljutnak oda — mondta *Philip Runciman,* — hogy nem lesz érdemes hajókat építeni.

Fivérének, *Walter Leslienek,* természetesen más a véleménye erről és zavartalanul folytatja tovább a brit légiforgalom kiépítését — már amennyire a mai háborús viszonyok mellett a zavartalanságról beszélni lehet.

Érdekes, hogy ehhez hasonló hangokat Magyarországon is lehetett hallani a hazai légiforgalom megindulásának éveiben, amikor egyesek a MÁV-ot féltették a légiforgalom konkurrenciájától. Az események azonban mind nálunk, mind külföldön azt mutatták, hogy a két közlekedési eszköz jól megfér egymás mellett, sőt vannak esetek, amikor egészségesen ki is egészítik egymást. (Például az erdélyi légijáratok.) Ha azonban nem így volna az eset, akkor sem állíthatják meg röghöz kötött, kicsinyes szempontok a fejlődés és a haladás érvényesülését, amint a fegyveres erőnél is a várakozásnak megfelelően törtek előre a légierők annak ellenére, hogy voltak államok, amelyeknek vezetői csak segédfegyvernemet láttak a repülésben és költséges volta miatt elzárkóztak annak korszerű kifejlesztésétől.

*

Távrepülés Franciaország és Madagaszkár között. Gaudiliere francia repülőőrnagy, a légügyi minisztérium elnöki osztályának egyik előadója július 29-én tért vissza Madagaszkárból, 18.000 km-es út megtétele után Vichybe. Az utat a »Capitain Rolland« nevű Glenn Martin-mintájú géppel tette meg. Útközben érintette Tuniszt, Agedabiát, Dzsibutit és Majungát. Egyik állomása Madagaszkár-szigetén Tananarivo volt, ahol 500 kg postát adott le. Innen még továbbrepült dél felé, hogy az utolsó levelet is leadja rendeltetési helyén.

A rádióérintkezés terén óvatosan kellett eljárniok, nehogy az angolok felderíthessék őket.

*

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

Az Illustrated London Newsban érdekes kép jelent meg a csatahajó és a repülőgéphordozó kombinációjáról, amelyből egyesek arra következtetnek, hogy ilyen vagy ehhez hasonló megoldású lesz a jövő csatahajója. A 45.000 tonnás hajó oltalmazását légi támadás ellen a fedélzetről felszálló vadászrepülőgépek biztosítják.

*

A zuhanási sebesség csökkentésére zuhanó bombázás közben újfajta féket használnak a Dornier Do. 217-es bombázógépen. A fék a törzs végén van elhelyezve és zuhanás közben ejtőernyőszerűen négy részre nyílik szét.

*

A Daimler-Benz automobil- és repülőgépmotorgyár az 1941. évet 3.6 millió márka tiszta haszonnal zárta.

*

Léghajók Amerikában. Az Egyesült Államok hajóépítési programmjában eddig 72 léghajó szerepelt. Ezt a számot 200-ra emelik fel. Valószínűleg kis űrméretű léghajókról van szó, amelyeket részint a partvédelemnél, részint hajók kíséréséné fognak felhasználni. A parlamenti javaslatból törölték a »nem merev« szót, tehát lehetséges, hogy az új léghajók a »merev«-típushoz fognak tartozni.

*

Svédország repülőgépgyára: az A. B. Svenska Järnvägsverkstäderna (ASJA) nyeresége 1941-ben az előző évi 2.74 millió koronával szemben 3.35 millió koronára emelkedett. A 8.17 millió korona alaptőke után 13%-os osztalékot fizettek ki.

Az említett repülőgépgyár többfeladatos, egymotoros fémrepülőgépeket épít a svéd légierők részére.

*

A svéd eskilstunai Bolinder-Munktell A. B. acélművek egyik üzemét sziklába építették. Ez az üzem teljesen *a repülőipar szolgálatába fog állni.* A sziklábaépítés olyan előnyösen sikerült, hogy béke idején is akarnak ezentúl ilyen rendszer szerint építkezni, mert bár költségesebb a gyár építésének ez a módja, azonban az ily módon épített gyár élettartama lényegesen hosszabb.

*

A Westland »Whirlwind« nevű új angol repülőgép rendeltetése kísérő, illetve éjjeli vadász. Legnagyobb sebessége 5000 m-en 644 km/ó. Fegyverzete: a törzsbeépített 4 darab 20 mm-es gépágyú.

*

A svájci Farner-repülőgépgyár, amelynek székhelye Grangesben, a Svájci Júrában van, eddig főleg javításokat végzett és repülőgépalkatrészeket állított elő. A gyár ezentúl teljes repülőgépek gyártásával is foglalkozni fog, ezért Moutierben megvásárolt egy leállított gyártelepet.

*

Ón helyett alumínium. A csapágyfémek egyik legfontosabb alkotórésze az ón. A távolkeleti brit gyarmatok elvesztése folytán Angliában ónhiány lépett fel. Az ónhiány még nyomasztóbb, mint az alumíniumhiány. Az angolok a csapágyfémből hiányzó ónt részben alumíniummal helyettesítik. Ezenkívül egy másik eljárást is bevezettek, ami abban áll, hogy a csapágyak masszív részét acélból vagy bronzból készítik és csak a felületét vonják be vékony csapágyfém-réteggel. Ezáltal a csapágy teherbíróképessége nő, a csapágyfém-szükséglet pedig csökken.

Anglia ónszükségletét ezek az eljárások — a »Sportflieger« szerint — egyharmadára fogják leszorítani. Eddig Nagybritanniában csapágyfémek előállításához évente mintegy 2000 tonna ónt használtak fel.

*

Az új Rolls-Royce »Merlin XX.« mintájú repülőmotor 3750 m-en 1260 lóerőt, 6400 m-en pedig 1175 lóerőt teljesít. Tehát azonos hengerűrtartalom mellett 250 lóerővel többet, mint elődje, a régi Rolls Royce »Merlin« motor. Súlya: 660 kg. Az új angol motor 100 oktános üzemanyaggal jár.

*

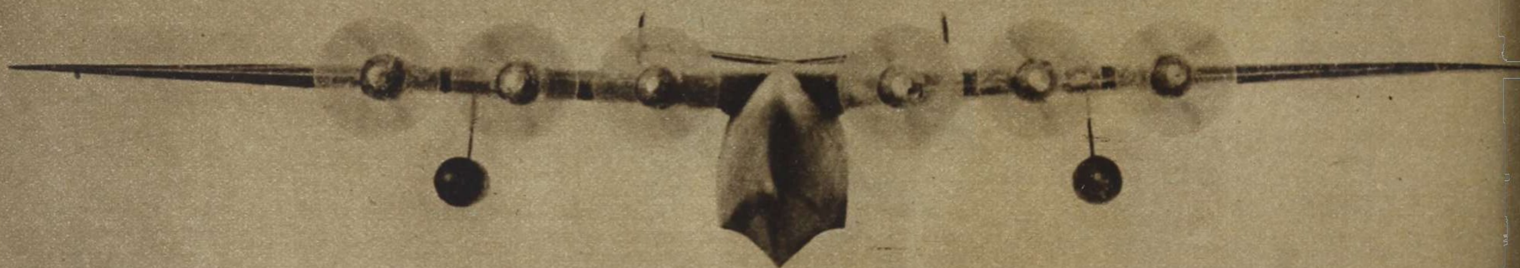
Részaránytalan amerikai repülőgépterv. A »Flight« ismerteti *Th. P. Wright* amerikai repülőgépszerkesztő szabadalmát 1933-ból egy mélyfedelű aszimmetrikus repülőgépről, amely azonban kivitelre eddig nem került. A gép egyik szárnya hosszabb, szélesebb és erősebb, mint a másik. Ezen van a motor, a toló légcsavarral.

A szerkezet célja a személyzet részére jó kilátást biztosítani, a törzs rezgését csökkenteni, a személyzettől a kipuffogógázokat távoltartani s a tűzveszélyt kiküszöbölni.

A konstrukció a német B. V. 141-re emlékeztet. Amíg azonban a B. V. 141. — amint a »Sportflieger« írja — már az ellenség fölött van, addig az amerikai szabadalom csak — terv maradt.

*

Szelén-cellák — tűzjelzésre. Az Egyesült Államokban a gyujtóbombák által okozható erdőtüzek és egyéb tűzkárok elhárítására szelén-cellákkal felszerelt jelzőberendezéseket állítottak fel. A jelzőkészülékek — amint a »Sportflieger« írja, egy központi állomással vannak összekötve, ahol tűz esetén látjelet és hangjelet adnak. A készülékek helyének nyilvántartásából a tűz helye és kiterjedése azonnal megállapítható. Nappal a készülékeket kikapcsolják.



ÓRIÁSI VÍZIGÉPET ÉPÍTETT A FRANCIA REPÜLŐIPAR

Még jóval az új világháború kitörése előtt kezdte meg a francia repülőgépipar óriási repülőcsónakjainak tervezését és fejlesztését. A tengerentúli légiforgalom számára, az Air Transatlantique társaság vonalaira készítették volna ezeket a gépeket, amelyek így Európa és Amerika egyre növekvő légiforgalmában jelentős szerepet játszhattak volna. Méltóképpen sorakoztak ezek a nagy gépek az amerikai Clipperek mellé.

Tervezésükhöz természetesen a szóbajövő útvonalat kellett elsősorban figyelembe venni. A déli atlantióceáni vonal egyes útvonalszakaszai lényegesen rövidebbek, mint az északi vonalé, ezenkívül a széljárás itt lényegesen kedvezőbb, mint északon. Ebben rejlik annak az oka, hogy az Európa és Dél-Amerika közötti járatok már réges-régen megvalósultak és rendszeresen közlekedtek, amikor még az Európa—Észak-Amerika vonalon csak a kísérleti járatok megindításán gondolkodtak. A tengerentúli közlekedésben a tenger felett kialakult többnyire állandó széljárás és idő igen jelentős tényező és alakítólag hat a világrészek forgalmának képére. E gépeknél azonban már mindkét útvonal követelményeit figyelembe kellett venni, hogy így akár az északi, akár a déli vonalon egyaránt alkalmazhassák a gépeket.

Az 1936—37. év fordulóján írta ki a francia légügyminisztérium és az Air Transatlantique erősen hivatalos támogatással működő vállalat pályázatát nagy tengerentúli forgalomra alkalmas repülőcsónakra. Három vállalat indult a pályázaton: a nacionalizált S. N. C. A. de Sud-Est (a régi Lioré et Oliviér cég utóda), a nagytávolságú vízigépek építésében hosszú évek óta specializált Latécoère cég és Potez-ék.

A hatalmas, 60 tonnán felüli repülősúlyú gépek építése természetesen alapos előkészítést és így hosszú időt vett igénybe és ezért a háború elejére egy gép sem készült el. Csupán a Potez-cég gépének építették meg kicsinyített modelljét, ezen tanulmányozva a később megépítendő nagy gép repülő- és úszótulajdonságait.

A háború kitörése valamennyi gép fejlődését megakasztotta. Át kellett alakítani e gépeket nagytávolságú felderítőcsónakokká, ami ismét újabb módosításokat jelentett a gép szerkezetében és berendezésében. Ismerve a francia ipar teljesítőképességét a háború elején, mit sem csodálkozhatunk azon, hogy a gépek egyáltalában nem készültek el a francia összeomlásig.

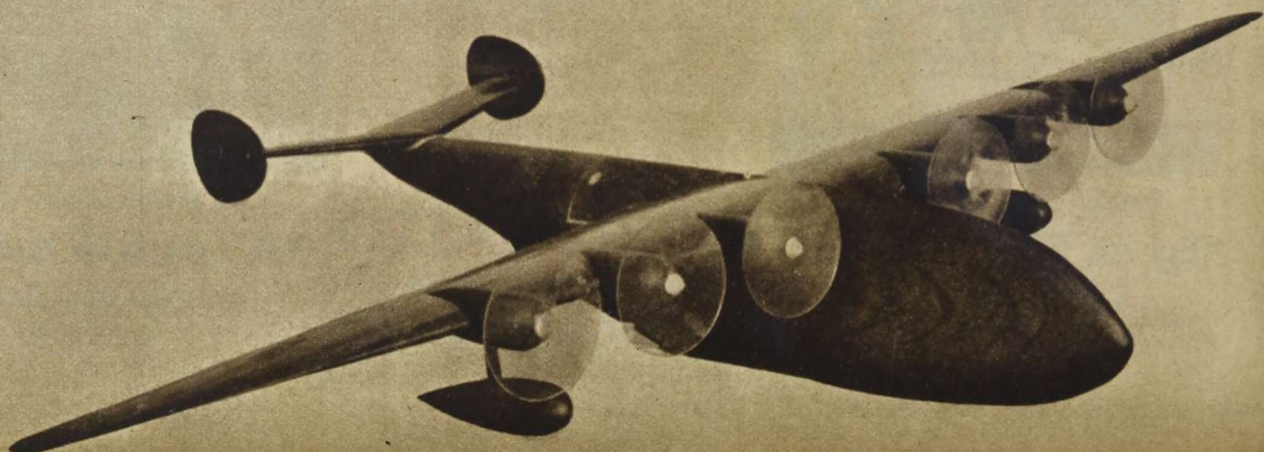
Mikor a német megszálló csapatok az egész francia atlanti tengerpartot birtokba vették, kezükbe került az S. E. 200. gép is, a Lioré de Olivier, illetve S. N. C. A de S.-E. gyártelepe. Így a gép építésében, valamint a Potez gépében is hosszabb fennakadás állott be. Egyedül a meg nem szállt területre eső Latécoère-gyár folytathatta volna üzemét, ha sok egyéb ok és elsősorban munkáshiány nem gátolta volna ebben. Később a viszonyok tisztulásával és a német-francia viszály egyoldalú lecsendesedésével együtt ismét alkalom nyílott arra, hogy az egyes gyárak újra megkezdjék a munkát a féligkész gépeken. A német-francia fegyverszüneti bizottság ismételten foglalkozott a gépek sorsával és végül is a németek nagylelkűen lemondtak a gépekről és egyben lehetővé tették, hogy a francia üzemek hozzáfoghassanak az egyes repülőcsónak-óriások befejezéséhez.

A Potez-gép máris elkészült és ma már — német felségjellel — befejezte próbarepüléseit is. Ez a gép azonban lényegesen kisebb, mint a két másik s tulajdonképpen a Potez-gyárnak a CAMS-cégtől átvett, illetve örökölt 141. mintájú négymotoros harci repülőcsónakjának továbbfejlesztése.

Érdekes, hogy ma a megszállt területen minden repülőgép német felségjellel repül. Elsősorban a légvédelmi figyelőszolgálat munkájának megkönnyítésére szükséges ez, hiszen különben a francia felségjeles gépekre tüzelniök kellene. Egyébként is a régi francia felségjel az angollal igen könnyen összetéveszthető. Ezért ma a francia gépek is a megszállt területen vaskereszttel és a német négybetűs jelzéssel közlekednek.

A S. E. 200. és a Latécoère 631. hatmotoros. A jelenleg rendelkezésre álló legerősebb francia motor ugyanis a Gnome Rhone L. 18., amely 1500 lóerőt teljesít. (A Hispano Suiza X motor, 2000 lóerő, csupán egy példányban készült el.) Így a megfelelő teljesítményhez szükséges motorerőt csupán hat hajtóműegységből lehetett összeállítani.

A S. E. 200, a Lioré et Olivier LéO 49.



gép továbbfejlesztése. Teljes súlya 66 tonna s így a gép a déli atlanti vonalon 42 utast, 8 főnyi személyzetet és 6000 kg terhet szállíthat. Az északi atlanti vonalon az utasok száma 20 és 40 között változhatik.

Legnagyobb sebessége 390 kilométer óránként, utazósebessége 320 km/óra. Üzemanyagkészlete 60 km/óra sebességű ellenszélben 6000 km távolság berepülésére teszi alkalmassá.

A két emeletre osztott törzsben különleges kényelemmel nyertek elhelyezést az utasok; egy kis bár, egy dohányzósétány, több fürdőhelyiség (zuhanyozóval!), egy ruhatár egészíti ki a berendezést.

A Latécoère 631. hasonlóképpen óriás méretű gép. Repülősúlya közel jár a 60 tonnához. Szárnyfesztávolsága 57.50 méter. Hat Gnome Rhone L. 18. motorja felszálláshoz 1600 lóerőt, sebességi repüléshez nagy magasságban 1290 lóerőt teljesít. Így a gép főbb teljesítményei: legnagyobb sebessége 2400 méter magasságban 390 km/óra, csúcsmagassága 6000 méter. Felszállása 23 másodpercig tart, a megengedett 60 másodperc helyett.

Többféle felszereléssel és üzemanyagkészlettel repülhet a gép és így feladatai szerint vihet:

a) 40 utast és poggyászát, valamint 10.000 kg teherárut, 600 kg élelmiszert, stb. 3200 km távolságra 50 km/óra ellenszél ellen 342 km/óra utazósebességgel.

b) 10 utast poggyásszal, 3000 kg teherárut, 400 kg élelmiszert 6060 km távolságra, 60 km/óra sebességű ellenszél mellett 350 km/óra sebességgel.

A motorok teljesítménye utazósebességnél legfeljebb 70%-a a teljes teljesítménynek, tehát mintegy 900 lóerő.

Legújabban szó volt arról, hogy a L. 18. motorokat Gnome Rhone 18. P.-motorokra cserélik ki, ezek még fokozottabb teljesítményt adnak, ami a gép sebességének növekedésében nyilvánul meg. Valamennyi motor repülés közben is hozzáférhető, a meglehetősen vastag szárnyban folyosó van erre a célra. A felületi terhelés elég nagy: 171 kg/m², ez azonban ilyen nagyságú gépnél tűrhető.

A gép berendezése teljesen kielégíti a nagytávolságú luxusforgalom minden szükségletét.

A háború következtében megváltozott a helyzet. A gépek elkészültek ugyan, de egyelőre bizonytalan, hogy vajjon megengedik-e a vichy-i kormánynak, hogy Európa és Amerika között járatokat állíthasson szolgálatba. Főkép a ma minden európaiban kémet látó amerikaiak fogják túlzott óvatosságukban visszautasítani a francia légiforgalmi társaságok ezirányú kérelmét. Mégis az új óriásgépek újabb jelentős lépéssel viszik előre a nagytávolságú tengerentúli forgalomra készülő repülőgépek ügyét és ezzel újabb lépés történt az európai és amerikai kontinens közelebbhozására. A háború után e gépekre bizonyára új és nagy feladatok várnak. n.

Kiváló eredmények a Beszkárt motoros-vontatásos vitorlázótáborában

A Beszkárt Sportrepülő Szakosztályának vitorlázó repülői a ferihegyi motoros repülőtéren motoros vontatásos vitorlázó tábort tartottak. A táborozás a vitorlázó eredményektől eltekintve, a motoros kiképzésre kerülők részére is hasznos volt, mert a résztvevő pilóták a vontatások során megismerkedtek a szakosztály motoros gépeivel és értékes előtanulmányokat végeztek a motoros repülésre való kiképzésükre vonatkozóan is.

Kifogástalan gépek — jó eredmények

A tábor résztvevőinek rendelkezésére kifogástalan géppark állott, melyet a *H. M. N. R. A.* vitorlázó kiképzőkerete egy »Cimbora« mintájú géppel is gazdagított. Ennek a gépnek a felhasználása azután lehetővé tette, hogy három oktató is megszerezze a kétkormányos oktatói jogosítványt. Igen nagy örömet keltett, hogy a táborozáson a szakosztály által vásárolt magyar tervezésű és építésű nagyteljesítményű vitorlázógép a »Kevély« is rendelkezésre állt. A Beszkárt élgárdája szebbnél-szebb teljesítményrepüléseket végzett vele.

12 »C« és 4 »B« vizsga

A 12 napig tartó táborozáson résztvevő 16 Beszkárt repülő közül tizenketten szereztek »C«, négyen pedig »B« vizsgát. Hatan részesültek vontatásos kiképzésben, hárman pedig kétüléses gép vezetésére jogosító betétlapot kaptak.

A szakosztály vezetősége helyesen ismerte fel a magasfokú vitorlázókiképzés jelentőségét a motoros kiképzés szempontjából és minden anyagi támogatást megadott, hogy a szakosztály 1942. évi vitorlázótábora jól sikerüljön és a kimutatható eredményeken felül a tábor résztvevői között igazi repülőbajtársi szellemet teremtsen.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

Adományok az alapra

A »Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága« az Alap részére 1942. évi július hóban érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza.

Hangya Szövetkezet, Nógrádsáp 30.—, Csaló Barnabás, Püspökladány 5.—, Pécs szab. kir. város 3750.—, Nihsim József, Bpest, IV., Eskü-tér 6. 15.—, özv. Barthelmes Valterné Babosdöbréte 10.—, I. honv. kieg. kirend. Nagykáta 24.—, Pető György, Karcag 37.—, Fogyasztási és Értékesítő Szövetkezet, Alsódabas 50.—, Községi Elöljáróság, Zsemlér 30.—, Gyóni Fogyasztási és Értékesítő Szövetkezet 50.—, dr. Wagner Károly kir. közjegy., Ujvidék 100.—, Kis Bertalan, Abasár 120.10, Sikeres István, Gyula 10.—, Nagyszöllős főszolgabírája 143.—, Ercsi Hangya Szövetkezet 100.—, Kriksz István, Bácsgyulafalva 3.—, Áru és Értéktőzsde, Bpest 50.—, Hangya Szövetkezet, Vanyarc 40.—, Községi Elöljáróság, Kálnok 40.—, Községi Elöljáróság, Sepsikőröspatak 60.—, Sodula Mihály, Ercsi 20.—, Knauer Sándor, Dombó 9.—, Pesti Hirlap, Bpest 5.—, Bese János, Kassa 10.—, Astra vegy. gyár, Bpest 20.—, Zalaegerszeg 500.—, Győr szab. kir. város 12.000.—, Ford Motor Rt., Bpest 42.06, Acsai Hangya Szövetkezet 50.—, Horváth János, Hajmáskér 50.—, Községi Elöljáróság, Dunaszentpál 25.—, Községi Elöljáróság, Felsőgalla 2000.— P.

Hogyan jelölik a japán katonai gépeket?

A japán hadsereg és haditengerészete gépeinek jelzéseit eddig bizonyos homály fedte. Annyi egyforma számjelzésű gép van és volt, hogy ezek között tájékozódni alig lehetett. Most egy japán cikk rámutat a jelzések nyitjára: Az egyes japán gépek mindig azt a számot kapják, ahányadik évében a császárságnak megrendelésre kerültek. Az első két számjegyet elhagyják.

Az ismert 97. és 98. mintájú gépek tehát a császárság 2597., illetve 2598. évében lettek megrendelés tárgyai. Hasonlóképpen a most japán és angolszász hadijelentésekben egyaránt szereplő »00« mintájú »Zéró« vadászgépek a császárság 2600. esztendejéből, tehát 1939-ből származnak. Ezek a gépek a legkorszerűbb, mélyfedelű japán vadászgépek.

Ezzel tehát fény derült a japán gépek misztikus számjelzéseire. A számok mellett a gépek többnyire valamelyik japán szél-isten nevét is kapják. Innen a Kamikaze, Suzukaze, stb. nevek.

Készül a magyar sportrepülés és repülőelőképzés kultúrfilmje

Az elmult napokban forgatták le a Repülő Alap intenciójának megfelelően *László* István repülő ujságíró rendezésében felvett repülőkultúrfilm munkakópiáját. Filmben tulajdonképpen az ifjúság útját rajzolják meg modelezéstől motoros repülésig. Felvételei nagyszerűsége, gondos kivitelezése, a felfogás frissesége és közvetlensége folytán összevágása után hű tükörképét adja a magyar repülés előiskoláinak. A modelező-felvételek részben az idei országos modelversenyen, másrészt az *Aero Szövetség* modelező műhelyében készültek. A vitorlázó repülés felvételeit a Hármashatár-hegyen és a ferihegyi repülőtéren forgatták. A motoros felvételek nagy része ugyancsak a ferihegyi repülőtér légkörében készültek. Különösképpen jól sikerültek a műrepülő felvételek, melyek tökéletes összevágásban nagyszerűen érzékeltetik a műrepülés minden figuráját.

A házi bemutatón jelen volt *dr. Ember Sándor* országgyűlési képviselő, a Repülő Alap elnöke, *vitéz Náray Antal* vezérőrnagy, a Távirati Iroda elnöke, *Károlyi Gyula gróf*, a Magyar Aero Szövetség elnöke is. A film aláfestését szolgáló repülőinduló zenéjét vitéz Náray Antal szerezte, Doroszlay Károly, a légierő zenekarának karnagya, hangszerelі és a légierő fúvózenekara játsza.

Minden jel arra mutat, hogy végre megszületik az igazi magyar sportrepülő propaganda és kultúrfilm, mely iskolák számára keskeny filmváltozatban is elkészül s megoldást nyert a repülő propaganda egyik legfontosabb régenvárt módja.

(—sy)

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



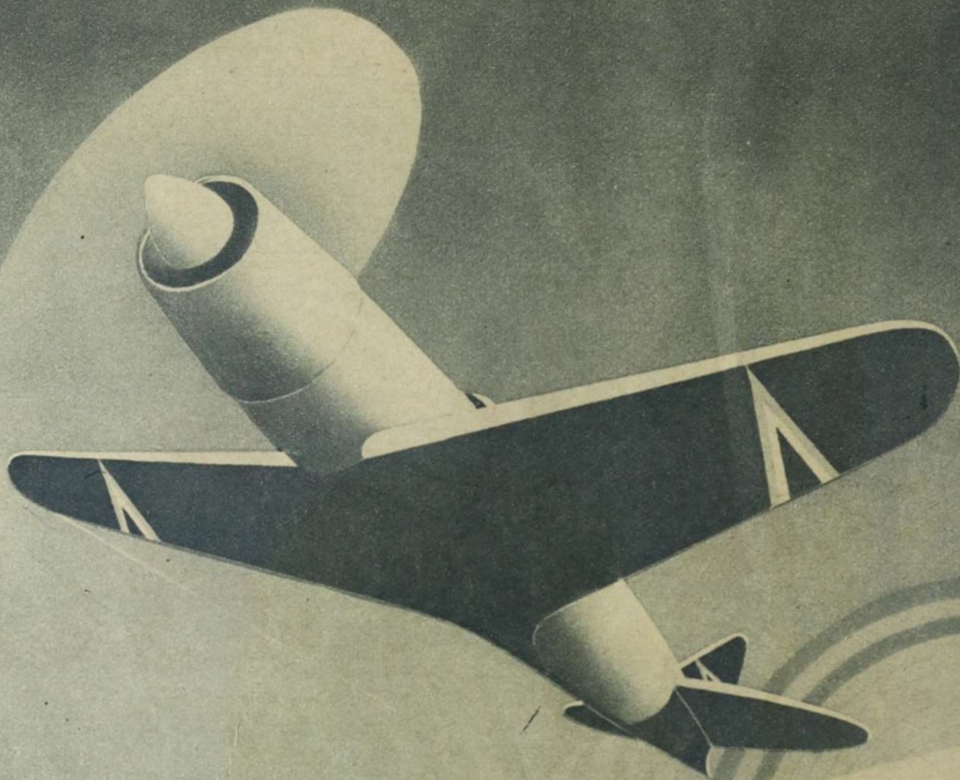
DORNIER

DO 217

ZUHANÓBOMBÁZÓ

423916. — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása Felelős: Kárpáti Antal igazgató

repülő-üzemanyag





magyar aerobenzin r.t.